'Варшава' - курс на Берлин

Януш Мейснер

SHOUT
SHARE
IT

- Мейснер Януш

Мейснер Януш
'Варшава' - курс на Берлин

Мейснер Януш
"Варшава" - курс на Берлин
Перевод с польского Эткало И. Д.
{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Аннотация издательства: Автор книги "Варшава" - курс на Берлин", написанной в форме воспоминаний участников боев - летчиков сформированного в 1943 году в СССР польского истребительного авиационного полка "Варшава", рассказывает о боевых буднях этого полка, о трудном боевом пути польских летчиков, бок о бок сражавшихся с советскими летчиками за освобождение своей родины от немецких фашистов. Книга Мейснера - это волнующий рассказ о братстве по оружию польских и советских воинов в минувшей войне. Автору в достаточной мере удалось передать обстановку, в которой создавался и воевал авиационный полк "Варшава". С большой теплотой пишет Мейснер о советских летчиках-инструкторах, о том большом труде, который они вложили в дело подготовки и сколачивания полка. Автор повествует на страницах книги, что советские летчики, сражавшиеся в рядах полка, своим героизмом увлекали польских летчиков и всегда стремились, чтобы эта польская часть стала одной из лучших.

Содержание

К советскому читателю
Немного истории
Танки под Варкой
Патрульный полет над Варшавой
Капитан Матвеев
Ловушка под Науэном
Батька
"Неэффектные" бои
Над переправой
"Як" без номера
Остров Гристов
Коза М. П. над Вриценом
"Фокке-вульф", рубашка и две пары носков
Примечания

К советскому читателю

Перевод этой книги на русский язык и издание ее в

Советском Союзе большое событие для меня. Я питаю самые искренние чувства дружбы и уважения к советскому народу и его славной Советской Армии.

Дружба между Советским Союзом и Польшей, закаленная в годы борьбы с фашизмом, будет развиваться и крепнуть. Укреплению этой дружбы немало способствовали летчики обеих стран.

Я буду счастлив, если мой скромный труд послужит делу укрепления этой великой Дружбы.

Януш Мейснер

Немного истории

22 июля 1943 года с Григорьевского аэродрома под Рязанью впервые поднялся в воздух учебный самолет, пилотируемый польским летчиком. В этот день начала проходить обучение 1-я польская истребительная эскадрилья, сформированная в Советском Союзе. Ей вскоре предстояло принять участие в боях за освобождение Польши.

Необычайный энтузиазм курсантов и неутомимый труд советских летчиков-инструкторов сделали невозможное. Всего через месяц после первого учебного полета, в конце августа 1943 года, курсанты, овладев теорией и техникой пилотирования учебного самолета, перешли к освоению истребителей.

В сентябре началась подготовка 2-й, а затем и 3-й эскадрильи истребительного авиационного полка "Варшава". Одного аэродрома уже не хватало для выполнения летной программы. Советское командование решило использовать для обучения польских эскадрилий ближайший аэродром в Житове. А над Григорьевском день и ночь ревели моторы "яков". Это продолжали совершенствовать свое мастерство польские курсанты.

Инструкторы, лучшие советские военные летчики, считали своим святым долгом как можно быстрее и лучше обучить своих польских друзей. Чрезмерная нагрузка буквально валила инструкторов с ног.

Советские летчики, прибывшие в полк "Варшава", отдали много сил, чтобы эта польская часть была одной из лучших. Они стали патриотами полка.

В конце осени две эскадрильи овладели основой воздушного боя - фигурами высшего пилотажа.

К сожалению, зимой 1943/44 года плохая погода сильно затрудняла обучение молодых поляков. Только весной на аэродроме в Волосове, где имелась бетонная взлетно-посадочная полоса, летчики-истребители сдали последний экзамен по теории и технике пилотирования.

Но вот наконец наступил долгожданный час: в торжественной

обстановке курсантам присвоили офицерское звание. Это был незабываемый день в их жизни.

Восемь месяцев занятий, трудных еще и тем, что они велись на русском языке, которым подавляющее большинство курсантов владело плохо; первые полеты с инструктором, первые трудности в воздухе; неуверенность новичка и последующий успех, когда машина становится послушной воле летчика, - все позади. Все только воспоминания. И они тем дороже и ближе, чем дальше уходят в прошлое.

Под командованием подполковника Талдыкина полк вылетает в Гостомель, под Киевом, на боевую подготовку.

Иван Талдыкин! Он был не только командир и наставник польского полка! Этот человек, с открытой славянской душой, обладавший необыкновенным тактом, завоевал к себе такую любовь, уважение и доверие подчиненных, какими дарят лишь старшего друга или отца. Талдыкин знал каждого, о каждом заботился и каждого ценил по достоинству. Прекрасный организатор, он нашел путь к сердцу молодежи так скоро и незаметно, как может это сделать только человек с врожденным талантом воспитателя. Отважный солдат, человек справедливый и умный, он сумел создать в полку образцовый порядок, не злоупотребляя дисциплинарными взысканиями. Благодаря его большому опыту первые боевые успехи пришли с минимальными потерями для полка. Обаятельная простота и скромность Талдыкина немало способствовали тому, что в очень трудной обстановке первого боевого крещения в полку установилась атмосфера дружеского участия. В Гостомеле истребительный полк оставался до 19 августа - дня вылета части на фронт.

Аэродром Дыс, под Люблином, - первый аэродром полка на освобожденной от оккупантов польской земле. Оттуда, после двухдневной стоянки, - перелет ближе к линии фронта, на аэродром в Задыбе-Старе под Желехувом. Здесь, на варшавском направлении, вела бои 1-я Польская армия. Ее боевой путь, начавшийся под Смоленском, проходил уже по родной земле, между Западным Бугом и Вислой. Именно здесь, вместе с 1-й армией, начал боевые действия 1-й польский истребительный авиационный полк.

23 августа полк вылетел на свое первое боевое задание. Он должен был прикрывать действия 3-го штурмового авиационного полка, получившего задачу нанести удар по укреплениям гитлеровцев в Варке.

Каждый хотел принять участие в первом бою. И не удивительно, что все завидовали счастливчикам, назначенным в полет. Подполковник Талдыкин послал на задание только

командиров эскадрилий, командиров звеньев и летчиков, обучавших их летать в Григорьевском. К этой группе подполковник добавил еще двух старых летчиков, чтобы те сверху прикрывали своих молодых товарищей.

- Вас слишком мало, чтобы я мог рисковать вами в первом же бою, сказал Талдыкин.

Он и впредь вводил молодежь в бой постепенно, нередко лично возглавляя полеты.

Продолжая и здесь обучать летчиков сложному искусству воздушного боя, командир учил их не только драться с врагом в воздухе и на земле, но и бороться с собственным страхом, с легкомысленным бравированием, со всем тем, что мешает продуманно и осмысленно вести бой.

С первых же дней сентября полк вместе с 3-м штурмовым авиационным полком защищал Варшаву и ее героических повстанцев{1} от огня артиллерии противника, вел воздушные бои с немецкими самолетами над пылающей польской столицей. 2-й авиационный полк ночных бомбардировщиков "Краков" в это время сбрасывал повстанцам продовольствие и боеприпасы. Прославленные "кукурузники" делали за ночь по три и даже по пять вылетов. Умело маневрируя, они на малой высоте пробирались к столице, сбрасывали контейнеры и возвращались за новым грузом.

В Варшаве и ее пригородах у гитлеровцев было много зенитной артиллерии. Стоило нашему самолету приблизиться к городу, как его тут же окутывало сплошное кольцо разрывов. Машины часто возвращались на аэродром с пробоинами в крыльях и фюзеляже, поврежденными моторами и электрооборудованием, пробитыми баками.

Но героические усилия технического состава на другой же день возвращали самолеты в строй. Польские механики работали не покладая рук. Они недосыпали, недоедали, работали ночи напролет, и машины всегда были готовы к выполнению боевых заданий.

В боях за Варшаву полк потерял два самолета. 24 сентября вражеские зенитки сбили машину майора Вихеркевича, совершавшего свой четвертый боевой вылет. Долгое время летчика считали погибшим. Но, как потом оказалось, ему удалось спастись. Майор успел выпрыгнуть из пылающей машины и спуститься на парашюте, но был захвачен в плен. Из лагеря для военнопленных он бежал и до прихода Советской Армии скрывался в тылу врага.

С октября 1944 и до начала январского наступления 1945 года командование 1-й армии основное внимание уделяло

авиационной разведке. Для выполнения этой ответственной задача подполковник Талдыкин выделил постоянные пары, которые вели разведку в указанных для них районах. Разведка, организованная таким образом, позволяла каждой паре тщательно изучить местность в своем районе и замечать самые незначительные изменения, происходящие на земле. Малейшая перегруппировка сил противника, передвижение транспорта и частей, движение моторизованных колонн, скопление войск - ничто не ускользало от внимания воздушных разведчиков.

На такие задания в постоянных парах вылетали лучшие летчики полка: поручник Бобровский - хорунжий Брох, поручник Гашин - хорунжий Журавский, поручник Габис - хорунжий Лазар, капитан Матвеев - хорунжий Хромы, поручник Калиновский - поручник Козак, поручник Штакхауз - хорунжий Вешхницкий, поручник Баев - подпоручник Госцюминьский, капитан Лисецкий - поручник Шпаковский, поручник Вербицкий - хорунжий Городецкий.

Разведка велась в трех направлениях: в южном, западном и северном. Главное взимание уделялось населенным пунктам: Гродзиск, Прушкув, Блоне, Надажин, Мокотув, Пясечно, Груец, Велишув, Модлин, Яблонна и Новы Двур.

Последним, пожалуй самым трудным, заданием полка в 1944 году была аэрофотосъемка вражеских укреплений вдоль Вислы, в полосе предстоящего наступления 1-й Польской армии. Это задание было выполнено одним звеном в составе капитана Матвеева (командира звена), хорунжего Хромы и поручников Калиновского и Козака.

"Фотополеты" над позициями противника были отнюдь не безопасны. Фашисты, разумеется, не сидели сложа руки в своих укрытиях, когда над ними на высоте 800 или 1000 метров появлялось звено наших самолетов. Все зенитные орудия противника в то же мгновение извергали в небо сотни снарядов, все зенитные средства направлялись на четыре машины с польскими бело-красными опознавательными знаками. К счастью, большинство снарядов не попадало в цель. И это происходило отнюдь не потому, что гитлеровцы плохо стреляли, а потому, что самолеты все время маневрировали. Летчики, искусно укрываясь за облаками, быстро производили фотографирование и опять уходили в облака, делали короткие выходы на цель и снова фотографировали. Они неожиданно появлялись над позициями противника и заходили на объект со стороны солнца, чтобы затруднить вражеским зенитчикам вести по самолетам прицельный огонь. Летчики прибегали к различным уловкам, чтобы сфотографировать почти недоступные объекты, делая по

два, по три и даже по десять заходов.

Звено капитана Матвеева оправдало надежды командования: будущая полоса наступлений польских дивизий была со всеми деталями зафиксирована на фотопленку. По этим аэрофотоснимкам позже составили подробную карту, на которой хорошо были видны не только сеть дорог и рельеф местности, но и все окопы, проволочные заграждения, противотанковые рвы и огневые точки. Эта карта давала достаточно четкое представление о системе обороны противника.

Карту размножили и раздали командирам всех частей и подразделений, вплоть до командиров взводов. Это, бесспорно, содействовало успеху наступления соединений 1-й Польской армии в январе 1945 года.

В это время началось крупное наступление Советской Армии. Земля стонала от мощного огня артиллерии и глухо гудела иод гусеницами танков. Тучи самолетов закрывали все небо. 3-й толк каждый день вылетал на штурмовку немецких позиций в Варшаве, Модлине, Прушкуве и Лешно. Его прикрывали истребители 1-го полка. Противник уже не мог бросать в бой помногу истребителей, поэтому 1-й полк не только выполнял свои задачи по прикрытию, но и принимал участие вместе со штурмовиками в уничтожении наземных объектов врага.

Самой грозной опасностью для штурмовиков были зенитные батареи противника. Поэтому в то время когда "илы" сбрасывали бомбы и обстреливали цели реактивными снарядами, истребители держали зенитчиков под обстрелом до тех пор, пока "илы" не заканчивали свою работу и не выходили из зоны огня. Только после этого истребители наносили удары по скоплениям эшелонов на станциях, колоннам пехоты и автомашин.

С каждым днем гитлеровцы все дальше откатывались на запад. Район действий польских самолетов настолько увеличился, что горючего едва хватало, чтобы долететь до аэродрома.

Прикрытие переправ, патрулирование над своими коммуникациями было последним, но очень важным и ответственным заданием полка в это время. Правда, фашистские самолеты теперь редко атаковали наши объекты с воздуха. Если же они и отваживались на это, то только внезапно и всегда превосходящими силами. И все же встречи в воздухе оканчивались, как правило, их бегством. Гитлеровские летчики удирали отнюдь не по-рыцарски - не принимая боя. В то же время польские летчики с каждым днем дрались все увереннее, со все возрастающим энтузиазмом. Ведь бои шли на территории Польши! Ведь теперь и от них, польских летчиков, в большой мере зависело изгнание жестокого врага, столько лет топтавшего

их порабощенную родину. Вот почему они сражались упорно, яростно; сражались за все обиды, за "невинно замученных, за издевательства и унижения, за обесчещенных женщин, за лагеря смерти, за все!

Героизм летчиков 1-го истребительного авиационного полка, проявленный в боях за освобождение Варшавы, был отмечен в приказе Верховного Главнокомандующего Советской Армии.

В первых числах февраля полк перебазировался на новый аэродром в Санниках (между Сохачевом и Плоцком). Через несколько дней самые опытные летчики полка перелетают на недавно освобожденный аэродром в Быдгощи.

Руководить полетами на аэродроме в Быдгощи было нелегко. Кроме польской авиационной дивизии здесь базировались еще три советских истребительных полка и штурмовая дивизия. Сотни самолетов по нескольку раз в день вылетали на боевые задания. А аэродром имел всего одну взлетно-посадочную полосу.

Несмотря на эти трудности, самолеты регулярно вылетали на задания. А хорошая работа обслуживающего состава и отличная выучка летчиков предупреждали несчастные случаи.

1-й истребительный полк снова получил задачу по прикрытию штурмовиков. Лучшие летчики полка вели разведку над Дебжно, Вежховом, Злоценцем, Хойнице, Пилой, Чарне, Ястрове, Щецинком, Хоцивелом, Чаплинком и Дравско-Поморске. Польские названия населенных пунктов на исконно польской земле были перемешаны с немецкими. Эту землю после столетней неволи освобождали войска объединенных, идущих рука об руку славян. На этот раз уже на веки вечные.

И здесь боевой путь полка отмечен вместе пролитой польской и русской кровью: в воздушном бою погиб командир звена подпоручник Госцюминский, а во время наступления на Пилу - один из лучших разведчиков, командир звена капитан Олег Матвеев.

За участие в боях по овладению городом Вежхово, который гитлеровцы яростно обороняли, 3-й штурмовой и 1-й истребительный полки, действовавшие совместно, были отмечены в приказе командующего 1-й армией генерала Поплавского.

Разведывательные полеты 1-го полка дали много ценных сведений командованию армии. Так, поручник Калиновский обнаружил замаскированную колонну немецких танков под Черском, и вскоре эти танки были уничтожены штурмовиками 3-го полка; донесение поручника Баева о большой группе танков противника, прорвавшихся из Пилы через кольцо окружения, помогло уничтожить их. А после прорыва Померанского вала полк получил вторую благодарность Верховного

Главнокомандующего Советской Армии.

В марте 1945 года войска 1-го Белорусского фронта подошли к Одеру. В это же время 1-я Польская армия, действовавшая в составе войск правого крыла этого фронта, вела бои за Колобжег. Польская авиационная дивизия, в том числе и 1-й истребительный авиационный полк, перебазировалась в Дебажн для поддержки наступавших соединений 1-й армии.

Плотные весенние туманы, приходившие с моря, затрудняли боевые действия полка, проводившиеся к тому же небольшими силами. За участие в боях по овладению Колобжегом - городом, который гитлеровское командование считало неприступной твердыней (его гарнизону было приказано обороняться до последнего солдата), полк был вновь отмечен в приказе Верховного Главнокомандующего Советской Армии.

В боях за Колобжег полк понес тяжелые потери: смертью храбрых погибли подполковник Иван Талдыкин и хорунжий Александр Брох. Гибель Талдыкина была самой большой утратой для полка. Люди, которыми он командовал, которых столько раз водил в бой, которым передал весь свой боевой опыт, искусство летчика и истребителя, потеряли с его смертью не только любимого командира, но и самого близкого и дорогого человека.

После ожесточенных боев за Колобжег польские части двинулись на запад. Вместе с советскими войсками они освобождали балтийское побережье до Щецина. А летчики 1-го полка получили новое задание: провести тщательную разведку острова Гристов (недалеко от города Камень-Помореки) и сфотографировать его. Это было довольно-таки таинственное задание: непонятно, какое значение для дальнейшего наступления мог иметь этот небольшой островок? Он совсем не был похож на базу подводных лодок, не имел аэродрома, порта и вообще казался совсем "безобидным". И все же трижды в день два истребителя поднимались в воздух и, пробиваясь сквозь плотный заградительный огонь зенитной артиллерии, с высоты 1500 метров производили фотографирование. Постепенно рождалась подробная карта острова. На ней можно уже было заметить какие-то смутные контуры строений, убежищ, что-то похожее на бетонные площадки и подъездные пути. Все было тщательно замаскировано. И однажды командование отменило полеты над Гристовом: задание было выполнено. Дело завершили штурмовики: завод и стартовые площадки ракет Фау-2 были уничтожены.

В апреле, во время боев на Одере и за Берлин, нашим истребителям пришлось выдержать самый трудный экзамен. Летчики полка, и в частности командиры эскадрилий и звеньев,

приобрели к этому моменту достаточно большой опыт.

Полк перебазировался на аэродром в Барнувко, под Костшин. И хотя задачи, ставившиеся перед истребителями, были те же - разведка, прикрытие штурмовиков, патрульные полеты над расположением своих войск, - характер воздушных боев принципиально изменился. Прежде вражеские летчики всячески избегали вступать в бой, и над полем боя, и в глубине своей обороны, а прорваться через линию фронта в тыл наших войск им почти никогда не удавалось. Теперь же против советских войск, штурмовавших оборону противника на Одере, гитлеровское командование бросило очень много самолетов, из которых большинство истребителей, управляемых опытнейшими асами, летчиками противовоздушной обороны Берлина. Поэтому почти ни один боевой вылет не обходился без воздушных дуэлей. Гитлеровцы, используя свое численное превосходство в воздухе, пытались теперь атаковать. И все же, несмотря на это, большинство воздушных боев заканчивалось победой наших летчиков.

В эти дни полк потерял только один самолет. Летчик поручник Штакхауз после боя с тремя истребителями вынужден был посадить самолет на поле, разбив при этом машину. Весь израненный, он на следующий день вернулся на свой аэродром. По подтвержденным данным, польские летчики сбили в воздушных боях девять самолетов противника. Кроме того, по неподтвержденным данным, было сбито еще шесть самолетов.

Первый успех в бою выпал на долю поручника Калиновекого и подпоручника Хромы. Оба летчика летели на разведку. Пересекая линию фронта, они по радио получили приказ атаковать самолеты противника, которые шли бомбить позиции нашей пехоты. Развернувшись, истребители легли на боевой курс и вскоре встретили три шестерки "фокке-вульфов".

Фашисты не успели сбросить смертоносный груз. Несмотря на неравенство в силах, поручник Калиновский начал атаку. Немецкие самолеты поспешили уйти за линию фронта, сбросив бомбы на позиции своих же войск. Но ушли не все. Один из "фокке-вульфов", подбитый меткой очередью Калиновского, рухнул вниз, оставляя за собой длинный хвост черного дыма.

В тот же день капитан Баев, выполняя задание по прикрытию штурмовиков 3-го полка, обрабатывавших немецкие позиции на западном берегу реки Альте-Одер, сбил второй "фокке-вульф".

Третий по счету фашистский самолет был сбит поручником Козаком во время разведывательного полета.

А затем почти каждый день приносил новые успехи.

Над аэродромом в Эберсвальде поручник Бобровский и

хорунжий Лазар атаковали двенадцать "фокке-вульфов". Длинной очередью Бобровский сбил самолет. После этого оба наших истребителя, искусным маневром уйдя от неравного боя, продолжали разведывательный полет.

Как-то Калиновского и Хромы, вылетевших на разведку, внезапно атаковали двенадцать "мессершмиттов". На этот раз вражеские самолеты имели не только численное превосходство - они летели выше наших истребителей. Но дружная пара не растерялась и вскоре от обороны перешла к атаке. Сбив одного из гитлеровцев, Калиновский взмыл вверх и скрылся в облаках. Подпоручнику Хромы также удалось выйти из боя.

Однажды, выполняя очередное задание по прикрытию "илов" 3-го штурмового полка, поручнику Вербицкому пришлось ввязаться в затяжной бой с "мессершмиттами". Гитлеровцы всеми силами пытались сорвать атаку наших штурмовиков, но каждый раз наши истребители отгоняли их. "Илы" должны были дойти до цели невредимыми. Это было делом чести всех летчиков. И самолеты дошли. Один "мессершмитт" стал добычей поручника Вербицкого.

Возвращаясь из разведки над Нейруппином, подпоручник Хаустович и хорунжий Шварц неожиданно встретились с двумя "фокке-вульфами" и сбили их.

С аэродрома в Барнувко полк сделал 318 боевых вылетов.

25 апреля полк перебазировался на аэродром в Лойенберг, 30 апреля - в Фелефанц, а 2 мая - в Мётлов. Всего за эти дни полк совершил 245 боевых вылетов.

Такая напряженная работа летчиков была возможна только благодаря исключительной самоотверженности технического состава. Враг стремительно отступал, и времени на обмен и ремонт самолетов на заводах, удаленных от фронта на тысячи километров, не было. Моторы должны были работать гораздо больше часов, пушки и пулеметы выпускать гораздо больше снарядов, а все оборудование выдерживать больший срок службы, чем это предусматривалось инструкцией. И если бы не самоотверженность и энтузиазм авиационных инженеров, техников, механиков и других специалистов, полк перестал бы быть боеспособным.

Механики 1-го истребительного полка ни разу не подвели летчиков во время этого последнего наступления: ни один вылет не был отменен из-за неисправности материальной части.

По приказу командующего 1-й армией, полк проводил разведку местности в трех районах, применяя тот же метод, что и во время боев за Варшаву. Каждый летчик вел разведку определенного района. Разведывательные полеты повторялись

через каждые два часа. Такой порядок давал возможность командованию своевременно получать данные об изменении обстановки.

Первый, южный район сначала охватывал Нойлевин, Бад-Фрейенвальде, Бизенталь, Бернау, Хакенберг и Врицен, затем, по мере продвижения наступавших войск, Ораниенбург, Фелефац, Фельтен, Фербеллин, Креммен и Науэн и в конце наступления - реку Хафель от Бранденбурга и Плауэ через Притцербе до Ратенова.

Второй район вначале был ограничен городами Ангермюнде, Иоахимсталь, Эберсвальде, Одерберг и Лунов, под конец он расширился вплоть до рек Хафель и Эльба, между Хафельбергом, Шёнхаузеном и Ратеновом.

На севере третий район начинался от Цедыни, Ангермюнде, Грыфино, Гарца и Шведта и доходил до Эльбы, севернее устья Хафеля.

Летчики докладывали командованию о своих наблюдениях по радио, что значительно ускоряло действия штурмовиков 3-го полка. Нередко бывало так, что самолет-разведчик, передавший сведения об отходе в тыл какой-нибудь колонны танков противника, не успевал еще приземлиться, а штурмовики уже поднимались в воздух, спеша уничтожить эту колонну. Случалось и так, что возвращавшаяся из разведки пара "яков" уже в воздухе встречала грозный строй "илов", прикрываемый сверху их однополчанами.

В эти дни, как и прежде, "илы" 3-го полка действовали с того же самого аэродрома, что и истребители, прикрывавшие их в воздухе. Штурмовики непрерывно обрабатывали позиции гитлеровцев в районе реки Альте-Одер и населенных пунктов: Цедыня, Стара Рудница, Альт-Реец, Врицен, Бад-Фрейенвальде, Эберсвальде, Фелефанц, Нейруппин, Фербеллин, Дехтов и Ратенов. Благодаря "якам", прикрывавшим штурмовики, 3-й полк не потерял ни одного самолета.

Истребители патрулировали над боевыми порядками частей 1-й Польской армии в районе: Фелефанц, Ораниенбург, Креммен, Науэн, Фризак, а также над переправами через Альте-Одер и Хафель. Во время этих полетов часто завязывались воздушные бои.

В боях на Одере и в битве за Берлин полк потерял двух летчиков поручника Широкуна и хорунжего Вешхницкого. Они погибли, не дожив до победы всего несколько дней.

За участие в боях на Одере и за Берлин полк снова был отмечен в приказе Верховного Главнокомандования Советской Армии.

Еще 20 боевых вылетов с аэродрома Мётлов и - конец войне, а для полка конец девятимесячных боев.

На своем боевом пути от Варшавы до Берлина, от Вислы до Эльбы полк совершил 1401 боевой вылет за 1393 летных часа. В том числе: 610 вылетов на прикрытие боевых действий 3-го штурмового полка; 571 вылет на разведку; 202 вылета на патрулирование и 18 вылетов по другим заданиям.

Летчики полка провели 56 воздушных боев, сбив при этом девять фашистских самолетов (восемь "фокке-вульфов" и один "мессершмитт"). Кроме того, предположительно было сбито еще шесть самолетов. Поручник Калиновский сбил два "фокке-вульфа", капитан Баев, подпоручники Хаустович, Шварц, поручники Козак и Бобровский - по одному "фокке-вульфу", поручник Вербицкий - один "мессершмитт".

В 396 атаках по наземным целям летчики полка уничтожили и повредили 40 автомашин, 11 паровозов, склад военных материалов, а также железнодорожные вагоны, речные и морские суда и другие объекты.

В боях полк потерял 6 летчиков и 12 самолетов. На этом закрывается боевая страница славной истории 1-го польского истребительного авиационного полка "Варшава". Польские летчики вместе с советскими воинами с оружием в руках вошли в Польшу самой короткой дорогой, чтобы у себя на родине бороться за ее освобождение и независимость.

9 мая 1945 года полк вылетел в Быдгощ. Здесь была проведена реорганизация полка, а также обновлена его материальная часть. После реорганизации он постоянно базируется на аэродроме в Модлине.

Танки под Варкой

Уже целую неделю гитлеровцы методически обстреливали из дальнобойного орудия, тщательно замаскированного и скрытого где-то в лесу на левом берегу Вислы, скорее всего в окрестностях Варки, наши аэродромы в Гарволине и Желехуве и железную дорогу между городами Миньск-Мазовецки и Демблин. Снаряды с каждым днем ложились все точнее, все больше было потерь в людях, особенно в районе Миньска. Обстрелы затрудняли работу обоих аэродромов. С этим надо было кончать.

1 сентября 1944 года в 14.00 с аэродрома в Задыбе-Старе поднялось звено штурмовиков в сопровождении четверки истребителей. Нужно было найти и уничтожить это орудие, которое, как предполагали, было установлено на железнодорожной платформе и совершало маневр по дороге, проходящей параллельно Висле.

Сидя в кабине своего "яка", хорунжий Човницкий время от

времени поглядывал на землю, по которой стремительно скользили четыре распростертые тени "илов" 3-го штурмового полка. Вел звено Герой Советского Союза поручник Китаев. Опытный летчик, всегда пренебрегавший опасностью, он как будто был уверен, что из любой переделки выйдет целым и невредимым. Недаром про него говорили, что его и пуля не берет.

Горбатые "илы", прозванные немцами "черной смертью", идут тесным строем и поблескивают на солнце выпуклыми стеклами своих кабин. Над ними самолет подполковника Талдыкина, который летит в паре с хорунжим Габисом, а еще выше, метрах в двухстах правее, - хорунжий Човницкий в паре с поручником Баевым. Човницкий должен прикрывать Баева в случае внезапной атаки. Легко сказать прикрывать Баева. Ведь Баев - опытный воздушный ас, хотя ему двадцать шесть лет и он старше Човницкого всего лишь на пять лет! Он уже совершил немало боевых вылетов, а молоденький летчик летит с ним в паре на первое в своей жизни боевое задание.

Човницкий всматривается в небо. Тонкий слой облаков с частыми голубыми просветами тянется на высоте 2500 метров. Солнечные лучи, словно через кружевной занавес, проникают сквозь облака и рассеиваются в слегка прозрачной, почти опаловой туманной дали. Солнце совсем не светит, но в его лучах расстояние скрадывается и контуры предметов расплываются в мутноватой дымке. В этом рассеянном свете светло-серые силуэты истребителей противника легко могут ускользнуть от внимания летчика.

Но фашистские самолеты теперь редко появляются в воздухе, поэтому встреча с ними вряд ли состоится. Зато их противовоздушная оборона по-прежнему действует довольно четко.

Внизу, на перепаханной бомбами и снарядами земле, тянется линия железной дороги, видны полусгоревшие развалины станции Ласкажев. А впереди, вся в солнечных бликах, сверкает Висла. Штурмовики делают плавный разворот небольшое изменение курса вправо. Вслед за ним.и послушно поворачивает пара подполковника Талдыкина, затем - Баева.

Вдруг из-за строений, из траншей на левом берегу и с опушки леса вслед самолетам понеслись розовые и зеленоватые бусинки, огненные строчки.

До сознания молодого летчика только теперь доходит: огонь зенитных батарей! Човницкий внезапно осознает, что это снаряды, что достаточно даже одного из "их, чтобы остановить мотор, зажечь баки, убить...

- Внимание, Човницкий!

Это Баев предостерегает его по радио. Машина ведущего, слегка накренившись, скользит вниз, а затем резко взмывает вверх. В том месте, где секунду назад был самолет Баева, расцветают облака разрывов.

С земли снова срывается огненный рой и устремляется вверх.

Човницкий тут же бросает самолет на крыло, вниз... вверх! Инстинкт действует быстрее, чем разум. Снаряды проносятся мимо.

- Молодец! - слышен в наушниках спокойный голос Баева. - Теперь понятно?

- Ну, это еще не так страшно, - говорит Човницкий. Говорит то, что действительно сейчас думает. И мысленно добавляет: "Прежде всего осмотрительность".

Они пролетают над Вислой, снижаются с небольшим отклонением к югу, и первая пара истребителей отделяется от группы еще больше влево: начинается поиск. Они летят между Магнушевом и Грабувом, потом дальше, на восток, вплоть до берегов Пилицы, и снова на юг и на север, заходя даже за Варку.

Тут и там видны многочисленные железнодорожные ветки и тупики, разбегающиеся по обе стороны от основной железнодорожной магистрали. Они ныряют в лес и там исчезают. И невозможно увидеть, что делается там, под раскидистыми кронами старых деревьев.

Самолеты еще раз поворачивают от Хынува и Дрвалева на юг, снижаются до четырехсотметровой высоты. Летчики пристально всматриваются в зеленый ковер леса, тянущегося по обе стороны железной дороги до самого Радома, в еле заметные нити лесных дорог и просек. Их взгляд как бы процеживает частую мелкую стежку железнодорожных шпал и задерживается на каждом подозрительном предмете. Они ищут...

Но даже с этой опасно малой высоты нельзя увидеть всего, что скрывает лес. И вдруг откуда-то из густого ельника, а возможно и с опушки соснового леса, где, казалось, ничего подозрительного быть не может, заговорили крупнокалиберные пулеметы, ударили зенитки. Огонь прекратился так же внезапно, как и начался. И снова все спокойно.

По шоссе, ведущему на Козенице, лениво клубится пыль. Бурым туманом поднимается она над деревьями, стелется между ними и резко обрывается сразу же за мостом через Радомку. Дальше шоссе поворачивает влево и взбирается на небольшую возвышенность. А железная дорога отклоняется вправо и уходит от шоссе.

И как раз в тот момент, когда первая пара истребителей пролетает над речкой, с земли открывают шквальный огонь

зенитки. Это уже не беспорядочный, а плотный заградительный огонь многих батарей, подчиненных, по-видимому, одному опытному командиру.

Острый взгляд Човницкого быстро находит на земле причину столь яростного обстрела: на обоих берегах Радомки, слева и справа от шоссе, большое скопление танков. Вот почему гитлеровцы так упорно не желали пропустить наши самолеты! В ту же минуту в наушниках раздаются голоса Баева и Талдыкина:

- Внимание! Танки!

- Танки в лесу у реки!

Уже было заговорили пушки одного из "илов", ударили по танкам, но в это время поручник Китаев, дав полный газ, стал быстро уходить на юг. За мим, подчиняясь команде, один за другим последовали остальные три "ила". За штурмовиками, как на невидимом буксире, - "яки". Машины вытягиваются в длинную цепочку, чем-то похожую на огромного сказочного дракона, расчлененного на части.

Китаев снова делает разворот, пролетает над шоссе и приближается к реке, где притаились вражеские танки. Семь частей расчлененного дракона следуют за "им с равными интервалами.

Внезапно "ил" Китаева стремительно понесся к земле. Началось! "Черная смерть" мчится прямо на устремленные на нее жерла пушек. И вот уже из-под крыльев скользнули реактивные снаряды. Заговорили пушки штурмовика, зачастили, захлебываясь, пулеметы.

В тот же миг с земли бешено загрохотали зенитки. В сплошном облаке разрывов штурмовик, словно огромный снаряд, с нарастающим ревом мчался навстречу огненному потоку. Казалось, он вот-вот пробьет густые кроны деревьев и врежется в землю.

Но нет! Вот, почти задевая макушки деревьев, машина взмывает вверх. За первым, наметив цель, яростно устремляется вниз второй штурмовик.

И снова в последние доли секунды, буквально в десяти метрах над деревьями, следующий штурмовик, выпустив реактивные снаряды, уходит в сторону. То же повторяет четвертый.

Шквальный огонь с земли слабеет с каждой минутой. Вот уже видны только отдельные вспышки. Вот уже сквозь густые кроны деревьев пробивается багрово-красное пламя.

Теперь устремляется к земле "як" подполковника Талдыкина. От торопливой дроби его пушек затрепетали верхушки сосен, уже дымится земля и вспыхивает пламя новых пожаров.

Длинной очередью хорунжий Габис опережает уцелевшие танки, пытавшиеся открыть огонь по самолетам.

Хорунжий Човницкий зорко следит, не появятся ли фашистские самолеты. Но в воздухе ни одной чужой машины. Командир звена "илов" быстро сокращает интервал между самолетами, а Баев уже ныряет на своем "яке", нажимая на гашетку. Над лесом все выше и выше поднимается черный столб дыма.

"Легче будет прицеливаться", - дума.ет Човницкий, глядя на столб дыма. Но вот и его очередь. Вниз! Машина послушно опускает нос и со свистом набирает скорость: гудит антенна, вибрирует корпус. На какую-то долю секунды Човницкий видит набирающий высоту самолет Баева и тут же нажимает на обе гашетки. От выстрелов "як" весь дрожит. В грохоте очередей можно различить торопливый басок пушки и звонкую трель пулемета. Сквозь кроны деревьев уже видны серые корпуса танков. "По ним! - думает Човницкий. - По ним!" И в ту же минуту о,н замечает, что земля совсем близко: срезанные рыжеватые стволы сосен, зеленые ветки. Даже коричневые шишки быстро растут в глазах, мчатся прямо в рамку прицела и вот-вот расплющатся в ней при столкновении.

Ручку на себя! Хорунжий инстинктивно тянет ручку, опережая мысль о маневре. "Як" послушен и ловок, он, как буря, проносится над самыми верхушками деревьев и взмывает вверх. Човиицкий с облегчением вздыхает: "Пронесло!"

В это время "илы" снова атакуют, выпуская последние реактивные снаряды. Вслед за ними - истребители. Теперь Човницкий стреляет уже экономнее. Надо на всякий случай оставить кое-какой запас: и на обратном пути штурмовики не должны оставаться без прикрытия.

Возвращение домой проходит спокойно, если не считать обстрела над немецкими позициями в районе Свежа. Огонь, открытый гитлеровцами, совсем слабый, совершенно не стоящий внимания. Бронированные "илы" даже не меняют курса; истребители, летящие по сторонам и выше их, сманеврировав, легко уходят из зоны огня.

Вот уже и Желехув. Издалека видно сизо-зеленое поле аэродрома в Задыбе-Старе. Зайдя против ветра, самолеты один за другим, идут на посадку.

Задание выполнено.

Патрульный полет над Варшавой

24 сентября 1944 года в 12.00 с аэродрома в Задыбе-Старе поднялось звено истребителей под командой майора Вихеркевича. Летели попарно - майор Вихеркевич с

подпоручником Подгурским и подпоручник Поручничак с подпоручником Лобецким. Летчики должны были патрулировать над Варшавой и вести борьбу с вражескими самолетами, обстреливавшими и бомбившими позиции повстанцев.

- Это был мой шестой боевой вылет, - рассказывает мне Вихеркевич (теперь он уже полковник). - Всего лишь шестой, так как в сентябре тридцать девятого... вы ведь сами знаете, летать было не на чем.

Да, я знаю об этом. Горсточку польских летчиков, которые имели возможность летать в первые дни войны, сражаться с врагом, все считали счастливчиками. Вихеркевич, тогда еще поручник, не относился к числу этих "избранников судьбы". Я встретил его во время нашего отступления из Демблина, - кажется, под Коцком, а может, и под Влодавой или Красныставом, когда уже не было никаких сомнений в том, что мы разбиты. Он выполнял какое-то задание по эвакуации и старался выполнить его как можно лучше и добросовестнее.

Сегодня, вспоминая прошлое, мы оба видим, каким ненужным и нелепым было это поручение; но в то время оно казалось нам важным и ответственным. Именно чувство ответственности заставило тогда поручника Вихеркевича остаться в тылу. Он считал, что должен во что бы то ни стало выполнить приказ. 1939 год разлучил нас с Вихеркевичем. И только сейчас, в Модлине, я наконец снова встретил его, уже как командира полка "Варшава". Мы вспомнили нашу давнюю мимолетную встречу в дни сентябрьской катастрофы.

О своей судьбе он рассказал мне в нескольких словах, сжато и без излишних лирических отступлений.

Когда я спросил его о патрульном полете над пылающей Варшавой, Вихеркевич посмотрел на меня с улыбкой:

- Вы будете об этом писать? Я утвердительно кивнул.

- Я не сумею рассказать об этом так, как хотелось бы. Вы уж сами продумайте, что надо, а что не надо описывать, и выбросьте все лишнее - все, что смахивает на фразерство и ложную патетику о несокрушимой отваге. Я не переношу этой чепухи...

Он замолчал и пристально посмотрел на меня.

Я поспешил успокоить его:

- Постараюсь не переборщить.

И полковник стал рассказывать.

...Началось это не совсем обычно: в самолет его посадили механики, потому что сам он не мог без посторонней помощи залезть в кабину. В последний день перед вылетом на фронт он на Гостомельском аэродроме, под Киевом, растянул себе связки в колене. Врачу об этом, разумеется, не сказал: дьявол его знает,

что тому могло прийти в голову. Вдруг еще отправит в санчасть, а то и в госпиталь!

- В такую минуту, вы понимаете?!

Из-за такого пустяка смешно было отказаться от полетов. При ходьбе колено, конечно, побаливало, но в самолете он без труда мог пользоваться педалями управления. Труднее было влезать в кабину и вылезать из нее. Но он доверял механикам, и они его не выдали.

Звено, вырулив на подветренный край аэродрома, приготовилось к взлету. Полный газ! Самолет с ревом пронесся над землей и исчез вдали.

Две пары "яков", развернувшись над Ярчевом, сделали круг над аэродромом и, быстро набрав высоту, легли на курс. Сильный ветер дул с правого борта.

- Этот восточный ветер и погубил меня, - сказал полковник. - Если бы не он... Но об этом позже. Мы миновали аэродром наших ночных бомбардировщиков в Гарволине, оставили слева Отвоцк и вышли к Милосной. С высоты в тысячу пятьсот метров Варшава была видна как на ладони. Она пылала! Ветер гнал дым со стороны Праги. Он огромной тучей тяжело поднимался вверх. Из предместий Варшавы - Прушкува, Рашина и Белян - вела огонь немецкая артиллерия. Из центра города, наверное из Саского парка, били минометы. А из разрушенного Старого города часто стреляли танки. В то время позиции повстанцев уже представляли собой лишь отдельные, изолированные друг от друга, яростно обороняющиеся очаги сопротивления. С каждым днем их становилось все меньше и меньше...

Вихеркевич погасил окурок и умолк, следя за тонкой струйкой дыма, которая через минуту исчезла.

- Этого забыть нельзя, - сказал он. Снова воцарилось молчание. Он не стал мне рассказывать, что творилось в его душе, когда он, летя впереди своего звена, вновь, после пяти лет скитаний, увидел Варшаву - нет! - руины ее... Варшаву, гибнущую в неравном бою. Я догадался об этом по его плотно сжатым губам да по жесткому взгляду, устремленному куда-то вдаль, поверх окружающих предметов.

- И верьте мне, - добавил Вихеркевич внезапно, как бы договаривая недосказанное, - верьте мне, что каждый из нас, вернее, каждый из них, поправил он себя, - каждый из наших летчиков помнил об этом. Помнил над Одером и над Колобжегом и особенно там, над Берлином! Меня тогда уже не было в полку. Все ветер проклятый... До сих пор не могу забыть.

...Когда звено было уже у Вислы, варшавский берег встретил истребителей огнем зенитных батарей. Один из снарядов

разорвался прямо под мотором машины Вихеркевича. И только он успел скомандовать: "Поворот влево!" - как тут же заметил пламя на дне кабины.

В лицо ударило удушливым дымом, пахнуло, как из печки, жаром, ослепило. И все же он продолжал скользить на крыло: "Может, удастся сбить пламя?" Но огонь перебросился на фюзеляж и подбирался к хвосту самолета. Клубы черного дыма и темно-красные языки пламени горящего бензина и масла с каждым мгновением все больше и больше заполняли кабину... Дальше тянуть было нельзя. Комбинезон снизу уже тлел и дымился. Брови и ресницы обгорели. Нестерпимо жгло слезящиеся глаза. "Прыгать", - промелькнула мысль.

Но он все еще медлил: пражский берег был так близко; ему хотелось дотянуть до своих. Он открыл кабину и поджал под себя ноги. Встречный поток, затрудняя дыхание, хлестал в лицо и прижимал к спинке сиденья. Осторожно, чтобы не потерять равновесие, Вихеркевич нащупал ногой ручку управления и выровнял машину.

Каждая секунда грозила взрывом баков и в то же время приближала его к Праге. Он оглянулся на свое звено. Три "яка" шли за ним. Его ведомый, подпоручник Подгурский, прикрывал его, продолжая держаться несколько левее и выше.

- Именно это меня и успокоило, - сказал Вихеркевич, сопровождая каждое слово легким ударом ладони о стол. - Именно это! Они летели за мной, они видели меня и не могли не видеть того, что должно было произойти. Конечно, я подумал о том, - продолжал он, - что они прикроют меня, если гитлеровцы станут меня расстреливать, когда я буду болтаться на парашюте. Но особенно размышлять у меня не было времени. Да и вообще все, о чем я сейчас так подробно и медленно рассказываю, происходило молниеносно. На все ушло едва десяток секунд. А может, и того меньше. Я не мог больше выдержать пламени, заживо поджаривавшего меня и, задыхаясь от дыма, оторвался от самолета. И именно в это мгновение я вспомнил ужасный случай, который произошел в Демблине. Вы помните поручника Гжибовского? - Он вопросительно взглянул на меня.

- Конечно помню, - сказал я. - Он был моим учеником в Быдгощи, в двадцать пятом году.

- Да, это он. И вы, наверно, знаете, как он погиб?

Я знал и это. Поручник Гжибовский был отличным летчиком-истребителем и никогда не терял головы в полете. Но однажды он потерял ее. Потерял в буквальном смысле слова. Гжибовский выпрыгнул с парашютом из самолета, вошедшего в безнадежный штопор, и тут же выдернул кольцо парашюта. Это его и погубило:

слишком рано раскрывшийся шелковый купол затормозил его полет, а самолет был еще очень близко. Острое ребро крыла полоснуло Гжибовского по шее...

- И именно об этом я вспомнил в тот короткий миг, - продолжал полковник. - Лишь бы не раньше времени! Лишь бы со мной не случилось то, что с беднягой Гжибом! Вся картина этой ужасной истории, от начала и до конца, промелькнула в моем сознании молниеносно и удивительно отчетливо, в какой-то промежуток времени, когда я оторвался от кабины и ударился о мачту антенны. От этого удара я завертелся волчком... В чем было дело, я понял позже. На всякий случай я свернулся в клубок, как еж, и кувырком полетел вниз. Я знал, что в момент прыжка подо мною было около полутора тысяч метров высоты, а теперь никак не мог сориентироваться, сколько я пролетел. Небо и земля казались мне бешено мчащейся каруселью. Я не понимал, куда меня несет, то ли к облакам, то ли к земле, которая оказывалась у меня то над толовой, то под ногами.

Я немного пришел в себя, когда заметил, что вблизи нигде не видно моего самолета. Опасность столкновения с обломками моей машины миновала.

Не забывайте, что все это длилось лишь считанные секунды; все мысля проносились в моей голове, как в калейдоскопе; ударившись о мачту антенны, я совершенно потерял чувство времени. Поэтому (очевидно, это было еще на высоте тысячи, а может, и тысячи двухсот метров) я решил раскрыть парашют. Я знал, что если сделаю это сейчас, то стропы обовьются вокруг моего кувыркающегося тела, как нитки вокруг шпульки, и купол может не раскрыться. Поэтому я развел руки и ноги и постарался выпрямить тело. Когда летишь камнем вниз, сделать это совсем нелегко. Я все же каким-то чудом привел свое тело в нужное положение и сразу же перестал кувыркаться, хотя горизонт по-прежнему плясал перед моими глазами. Я нащупал вытяжное кольцо и дернул его изо всей силы. Вытяжной парашютик раскрылся и потащил за собой белый волнистый бутон еще не распустившегося цветка шелкового купола. От него отходили ровно раскручивающиеся стропы. Все это я заметил в тот момент, когда летел спиной к земле.

Парашют раскрылся. Меня несло над Вислой к берегу. Сначала я никак не мог понять - к варшавскому или пражскому. Да, я забыл о ветре...

Вихеркевич встряхнул головой и провел ладонью по лбу, словно отгоняя от себя какую-то назойливую мысль, которая, казалось, мешала ему рассказывать.

- Видите ли, в Праге тоже были пожары: Не такие, как в

Варшаве, но были, - быстро и на первый взгляд без всякой связи с предыдущим произнес он. Казалось, он оправдывается передо мной.

- Понятно! - ответил я сочувственно, - ошибиться было легко.

- Да, да, но ветер! Я должен был вовремя вспомнить о ветре! Но не тогда, конечно. Раньше.

И только теперь я понял, что он имеет в виду. Ветер, восточный ветер о нем он совсем забыл, когда загорелся его самолет, - относил его к Варшаве.

Неужели он и теперь еще упрекает себя в том, что выпрыгнул слишком рано? Попытайся он выдержать еще десяток секунд то пекло в горящей машине, ведя ее дальше на восток, он смог бы приземлиться на правом берегу Вислы. Но разве можно было выдержать?.. И выдержали ли бы баки, грозившие вот-вот взорваться?

Я высказал свое мнение вслух. Но полковник махнул рукой:

- Ну что же, так уж случилось! Теперь поздно говорить об этом...

Он продолжил рассказ.

Его, без сомнения, относило к Варшаве, а звено кружилось над ним, готовое в любую минуту подавить огнем своих пушек и пулеметов малейшую попытку немцев расстрелять беззащитного летчика. Но немцы не стреляли. Они видели, что летчик все равно попадет в их руки.

Он же еще надеялся, что опустится у повстанцев. Ветер нес его над рекой, потом над домами, развалинами, над какими-то садами, площадями...

Он видел, как по этим развалинам со всех сторон к нему бежали люди в немецкой форме. Кто эти люди - немцы или поляки? Он знал, что часть повстанцев была одета в трофейное обмундирование и отличалась от немцев только бело-красными повязками на левом рукаве.

Вихеркевич всматривался в них сверху, но, естественно, не мог разглядеть, есть у них повязки или нет. Несколько раз он даже крикнул: "Поляки?" - Но ответ потонул в шуме голосов, доносившихся с близкой уже земли.

Вихеркевич приземлился около высокой деревянной ограды, опутанной сверху колючей проволокой. Гаснущий парашют поволок его по земле. Он попытался встать, но ему помешала резкая боль в колене. Он все же приподнялся, опираясь обеими руками о землю. В тот же момент несколько человек подхватили его и заломили руки за спину. Он почувствовал, как кто-то вытащил из заднего кармана пистолет, а из бокового - удостоверение. Услышав немецкую речь и окрики, которых не

понимал, он понял, что никакой надежды на спасение нет. Вокруг были враги. Вихеркевич громко спросил:

- Кто-нибудь из вас говорит по-польски?

Держа в руке его удостоверение, к нему подошел молодой офицер-эсэсовец.

- Вы взяты в плен, господин майор, - сказал он по-польски и козырнул.

Эта фраза, произнесенная с чувством явного превосходства и торжества, словно обухом ударила Вихеркевича по голове, хотя он и так понимал, куда попал.

- Я был буквально убит, - проговорил полковник. - И мне показалось, что ему и сейчас все еще больно вспоминать об этом. - Поймите меня! Только начал драться с врагом - и такой конец... Но тут я услышал над головой рев моторов. Надо мной, над толпой вооруженных врагов пронеслось мое звено. Пронеслось, выполняя боевое задание: получасовой патруль над Варшавой. Я увидел его еще раз, когда меня под охраной везли в автомобиле через руины. Видел и слышал, как в бессильной ярости по самолетам били батареи. Я следил, не появятся ли в воздухе фашистские самолеты, но в небе над пылающей Варшавой были только три наших "яка". Меня везли в открытой автомашине. Рядом, удобно развалившись, сидел эсэсовец. Когда мы свернули в узкий проезд между развалинами домов, он театральным жестом показал мне на руины и, покачав головой, произнес с притворным сочувствием: "Нет уже больше Варшавы, а жаль!" Эта фальшивая жалость или бессмысленный упрек черт его знает в чей адрес задели меня за живое: кого же этот идиот считает ответственным за страшные разрушения города? Нас? Или повстанцев? А может, всех тех, кто не захотел стать рабом "высшей", "арийской" расы? Я посмотрел ему в глаза и тут же перевел взгляд на небо, по которому победно кружило мое звено.

- Нет уже вашей "люфтваффе", - гордо произнес я. - Нет уже ваших самолетов над нашей Варшавой. И скоро, вот увидите, не будет их и над Берлином. Скоро, уже скоро наступит расплата.

Мои слова подействовали на него, как холодный душ. Самодовольства как не бывало. Он словно подавился и молча вытаращил на меня мгновенно налившиеся кровью глаза. Я подумал, что он сейчас бросится на меня или пристрелят прямо в автомобиле. Но он сдержался.

- Вы, кажется, забываетесь, господин майор, - процедил он сквозь зубы. - Не я ваш, а вы мой пленник! Вы находитесь в немецком плену!

Я ответил ему на это, что, напротив, отлично об этом помню, но только это продлится не так уж долго.

И действительно, майор Вихеркевич пробыл в плену недолго. Из Варшавы его вывезли в Скерневице, потом в Лодзь, откуда он бежал и укрылся у родственников недалеко от Плонска. Спустя четыре недели после побега район, где он нашел убежище, был освобожден от гитлеровцев.

Капитан Матвеев

Если бы по внешности человека можно было судить о его профессии, я бы никогда не подумал, что капитан Хромы - летчик. Да, внешность часто бывает обманчива...

Капитан Хромы - щуплый, медлительный, малоразговорчивый человек, с бледным продолговатым лицом, на котором четко выделяются глаза. У него были какие-то удивительные глаза зеленоватого цвета. Они холодно смотрели из-под светлых бровей, между которыми, на гладком лбу, иногда залегала резкая морщинка. Эти глаза, угрюмые и упрямые, будто скрывали в своей только с виду ясной глубине какие-то непонятные для меня мысли. Это были глаза строгого судьи, под чьим пристальным взглядом никак не скроешь правды и не увильнешь от прямого, недвусмысленного ответа на столь же прямой и недвусмысленный вопрос. Казалось, взгляд капитана пронизывает насквозь, что этот офицер, еще такой молодой, знает о своем собеседнике намного больше, чем тот о нем; казалось, он разгадывает самые сокровенные мысли и желания каждого, с кем сталкивается, сохраняя при этом полную невозмутимость на своем серьезном и бледном лице, лице загадочного сфинкса.

Конечно, все, что я пишу о капитане Хромы и о других летчиках полка "Варшава", основано на моих личных впечатлениях. Вполне вероятно, что кто-нибудь другой заметил бы в этих людях совершенно иные черты, увидел бы их совершенно другими, не похожими на тех, какими видел их я. Мне стоило большого труда воспроизвести на основании их скупых рассказов несколько страниц боевого пути полка.

Капитан Хромы оказался для меня особенно трудным человеком. Я пытался вытянуть из него нечто большее, чем скупое перечисление фактов. Не знаю, были ли у него какие-нибудь личные, счеты с гитлеровцами, однако из его сухих ответов я смог заключить, что в нем клокотала лютая ненависть к ним. У меня создалось впечатление, будто несколько лет ожидания активной борьбы с врагом были для него сплошной полосой страданий, что он очень глубоко переживал годы оккупации Польши, годы отчаяния.

Однажды, пристально посмотрев мне в глаза, он сказал:

- Эта война была для меня слишком короткой. Я ничего не успел.

Такое заявление показалось мне почти кощунственным: война была для него слишком короткой?!

Я сразу же усомнился в зрелости, глубине его переживаний, ясности и серьезности его суждений. Стало быть, под личиной благородства в нем скрывается душа профессионального солдафона, для которого война - это прежде всего подвиги, личная слава, а ужасы войны и людские страдания - дело второстепенное, безразличное... Выходит, я очень ошибся, переоценив достоинства этого странного человека...

Я посмотрел в его зеленые глаза, которые вдруг показались мне жестокими и блеклыми, совсем как у безумца или преступника. И вдруг я увидел в них усмешку! Это окончательно сбило меня с толку.

- Как же так? - начал я неуверенно. - Вы считаете...

Но он прервал меня, не дав мне договорить.

- Нет, вы меня плохо поняли и напрасно возмущаетесь. Я, как и все, радовался дню нашей победы. И никогда не помышлял о том, чтобы война затянулась. Просто мы слишком поздно вступили в нее - только осенью сорок четвертого года. Поэтому она и была для меня слишком короткой. Но что ж, теперь уж ничем не поможешь, - добавил он и замолчал.

- Ну, а вы? - спросил я, воспользовавшись паузой.

- А что там я! - ответил он. - Я был тогда еще зеленым юнцом, и Матвеев приучал меня к "настоящему обстрелу". "Тебе это пригодится, браток! - бывало говорил он мне после такой бани. - Это только тренировка, а когда попадешь в настоящий переплет, тогда сам черт тебе не будет страшен. И стрелять научишься по-настоящему". Когда он, не колеблясь ни минуты, бросался в самое пекло, меня пробирала дрожь и небо казалось с овчинку.

Он погиб. Ну что ж, если так воевать - погибнуть не трудно. Однако мне кажется, что любой другой на его месте не сделал бы и половины того, что сделал он. Матвееву чертовски везло. Я не помню, чтобы он когда-нибудь вернулся с задания на серьезно поврежденной машине. Все ожидали, что когда-нибудь это случится. Но никто из нас не думал, что его смерть будет такой обычной.

Я не понимал, что капитан подразумевает под "обычной смертью", и, не желая его перебивать, ждал, что он сам мне все объяснит. Он же, нахмурив брови, на минуту задумался и, как мне казалось, подыскивал нужные слова, чтобы более четко выразить свою мысль. Но я ошибся. Он заговорил совсем о другом:

- Знаете, я его очень любил... - и тут же умолк.

Эта лаконичная фраза как-то особенно подействовала на

меня. Может быть, потому, что она была произнесена тем же сухим и деловым тоном, каким он говорил обо всем, что касалось его самого.

О других он рассказывал гораздо охотнее.

- Некоторые из нас давно предвидели неминуемую гибель капитана Матвеева, - начал Хромы однажды. - Кто хоть раз вылетел с ним на задание, ожидал этого несчастья с минуты на минуту. Дело в том, что Олег Матвеев становился просто неистовым, как только ему выпадала возможность атаковать эшелон, колонну автомашин, танков или обстрелять позиции противника. И если такой случай не представлялся, он искал его до тех пор, пока не находил. А найдя - беспощадно поливал врага свинцовым дождем из пушек и пулеметов с предельно близкого расстояния.

Я был свидетелем его девятикратной атаки нескольких паровозов, стоявших на запасных путях на станции Радом.

Все зенитки, которые были в районе станции, минут пятнадцать били по нашим самолетам, но Матвеев не замечал этого до тех пор, пока не изрешетил паровозы. Из продырявленных котлов белыми султанами вырывались струи горячего пара, а Матвеев еще раз ястребом ринулся сверху на здание станции, молнией пронесся над ним, выпустив последние снаряды в окна вокзала, битком набитого гитлеровцами. Думаете, на его машине была хоть одна царапина?! Ни одной!

Вдруг Хромы посмотрел на меня так пристально, словно пытался разгадать, может ли довериться мне. Не знаю, в мою ли пользу сделал он выводы, но в тот момент я чувствовал себя в роли пассажира-контрабандиста, которого привели в таможню и просветили рентгеновскими лучами. А выражение зеленых глаз капитана оставалось при этом таким же безразличным и мрачным. Через минуту он заговорил уже о другом, отведя от меня свой пронизывающий взгляд.

В сентябре 1944 года звено получило задачу сфотографировать укрепления противника за Вислой. В этом необычайно рискованном предприятии - гитлеровцы организовали здесь очень сильную противовоздушную оборону - кроме Хромы и Матвеева участвовали поручник Калиновский и хорунжий Козак.

От результатов выполнения задания мог зависеть успех подготовленного наступления. Поэтому его и поручили звену капитана Матвеева.

На задание вылетали двумя парами - командир эвена с капитаном Хромы и поручник Калиновский с хорунжим Козаком. Матвеев и Калиновский производили фотосъемку; Хромы и Козак

прикрывали их. Каждый такой вылет продолжался около полутора часов, что при адском огне с земли было пределом человеческой выносливости.

- Порою мне казалось, что некоторые участки мы никогда не сможем сфотографировать, - продолжал рассказывать Хромы, время от времени поглядывая на меня. - Матвеев летел по прямой, которую намечал себе по нескольким ориентирам на местности. Я же, следуя за ним немного выше, высматривал, откуда бьют зенитки. Обычно они били отовсюду. Мне нельзя было его отвлекать, но, стиснув зубы, я все же почти поминутно бросал ему: "Вперед, прямо", хотя сам все время маневрировал, уклоняясь от обстрела.

- Разумеется, - заметил я, - вы были ведомым и не могли лететь как по ниточке. Вам совсем не нужно было подвергать себя такой опасности.

Он уставился на меня, пытаясь понять мои мысли, и в течение минуты взвешивал свой ответ.

- Безусловно, - сказал он наконец. - Но, видите ли, это не совсем приятно.

- Что? - опросил я.

- Вот так маневрировать своим самолетом, в то время как твой товарищ вынужден лететь без малейшего отклонения от курса. И только когда опасность быть сбитым становилась для Матвеева угрожающей, я кричал ему по радио: "Отойди вправо!". Он тут же разворотом ускользал от обстрела, теряя или набирая высоту. Развернувшись, снова возвращался на прежнее место и продолжал фотографировать. И опять немецкие зенитки открывали по нему бешеный огонь. И я снова должен был предупреждать его. И он снова уходил в сторону и снова возвращался, чтобы сфотографировать, рискуя жизнью, еще две или три сотни метров тщательно прикрываемой местности.

Особенно плотный заградительный огонь мы встречали у Пясечно, Варшавы и Модлина.

В Белянском лесу у фашистов находились склады боеприпасов, а в Модлине - аэродром, имевший сильную противовоздушную оборону. Там стояли и танки, которые также вели огонь по самолетам. Три стены заградительного огня на подступах к Варшаве представляли собой как бы железную ограду двухкилометровой высоты. Пробраться через нее было совершенно невозможно. Снаряды рвались повсюду. Казалось, над землей не осталось и ста кубических метров воздуха, которые каждую секунду не пронизывали бы пулеметные очереди или рвущиеся снаряды. А в ответ на этот беспрерывный огонь Матвеев мог только нажать на кнопку аэрофотоаппарата или

сманеврировать, когда это пекло становилось невыносимым. Но ни то, ни другое не давало даже минутной разрядки, какую испытываешь в подобных условиях, когда сбрасываешь бомбы, выпускаешь реактивные снаряды или нажимаешь на гашетку. Тогда между летчиком и зенитчиками врага начинается поединок, в котором шансы обеих сторон выравниваются: тебя могут сбить, но и ты сеешь среди врагов смерть. А когда фотографируешь - уклоняешься от борьбы, да еще в таких невыгодных условиях. Ведь каждый маневр - это и вынужденное прекращение выполнения задания, и потеря времени, необходимого для возвращения к той точке, откуда должна продолжаться съемка. Постоянное сознание того, что ты - беззащитная мишень, на которую враг безнаказанно обрушивает огонь всех своих зенитных средств, сознание, что нельзя ему ответить, действует угнетающе на нервы летчика. Это риск без реванша. Ты не противник, ты всего лишь загнанный зверь. А задание из борьбы превращается в игру со слишком неравными шансами. Игра... медленно произнес Хромы, вперив в меня неподвижный взгляд. - Да, это игра, и каких только уловок она не требует! Я кивнул, а капитан продолжал рассказывать. Некоторые участки местности они вынуждены были фотографировать по нескольку раз. Летчики использовали облака, чтобы внезапно появиться из-за них над самым недоступным объектом, в течение нескольких секунд произвести фотографирование, а затем снова уйти в облака; они заходили с запада, откуда гитлеровцы их не ждали, и, преследуемые торопливыми залпами, добывали еще несколько метров или даже десятков сантиметров драгоценной пленки. Так постепенно рождалась карта вражеских укреплений на Висле.

Погода не всегда благоприятствовала летчикам, и снимки нередко получались недостаточно четкими. Поэтому время от времени приходилось совершать вылеты для визуального наблюдения над Варшавой, Гродзиском и Сохачевом. Ходили бреющим полетом и, проносясь низко над землей, не раз пользовались случаем, чтобы расправиться с батареями, особенно досадившими летчикам в предыдущие вылеты, когда они чувствовали себя беззащитными и, словно зайцы, вынуждены были петлять и выкручиваться, уходя от смертельной опасности.

Наконец это трудное задание осталось позади. В январе 1945 года все стали свидетелями молниеносного удара советских войск и частей 1-й Польской армии по укреплениям врага на левом берегу Вислы. Под натиском наступающих войск оборона гитлеровцев трещала и рушилась. Наверное, не раз выручала их та карта, ради которой Матвеев и его товарищи рисковали

жизнью.

Теперь и они наконец могли окончательно расквитаться с вражескими зенитками. Летчики на память знали, где находятся огневые позиции зенитных батарей. Знали, откуда подойти и как увернуться от снарядов этих проклятых батарей.

Теперь самолеты нападали и на колонны танков и пехоты, и на железнодорожные эшелоны, и на переправы, и даже на автомашины, не встречая в воздухе почти никакого сопротивления фашистских истребителей.

Позже полк получил новую задачу и перебазировался на освобожденный аэродром в Быдгощи. Отсюда он вел разведку над Дебжно, Вежховом, Злоценцем, Чаплинком и Пилой. Там, под Пилой, и погиб Матвеев...

Капитан Хромы произнес последние слова обычным суховатым тоном, словно нехотя выдавливая их из себя. Он умолк и, встретив мой взгляд, посмотрел на меня в упор. Я выдержал и эту паузу, и этот взгляд, напрасно стараясь отгадать, что же он думает обо мне.

- Кто бы мог подумать, что он погибнет так обычно! - с горечью произнес капитан. - Такой выдающийся ас! Но задание было самым обыкновенным, поэтому гибель Матвеева поразила нас всех своей нелепой случайностью. Такая смерть могла, знаете ли, встретить любого летчика.

Он снова умолк, я тоже молчал. В душе я не мог согласиться с капитаном, что выдающиеся летчики должны погибать необычной смертью. Я подумал только, что капитал Хромы действительно очень любил своего командира, если считал, что и смерть его должна быть героической.

Спустя минуту капитан заговорил снова и уже больше ни разу не взглянул на меня. Казалось, он пришел к выводу, что ничего особенного не произойдет, если я узнаю более подробно о некоторых обстоятельствах гибели Матвеева.

Капитан Матвеев поднялся с аэродрома в Быдгощи. Был холодный, пасмурный, ветреный день. С запада тянулись хмурые тучи, и под их низким оводом пара "яков" летела на разведку в район Дебжно.

Летели над густой сетью дорог, над озерами, соединенными речушками и каналами, исчезавшими в большом лесном массиве, который тянулся далеко на юг, до самой Варты. К северу и востоку лес, перерезанный шоссейными и железными дорогами, огибал Хойнице и соединялся с Тухольской пущей.

Здесь сосредоточивались войска противника, спешно подтягиваемые из глубины Германии и даже с Западного фронта. Об этом свидетельствовало движение автоколонн и скопление

эшелонов на железнодорожных станциях. Для Матвеева этих признаков было вполне достаточно, чтобы сориентироваться в обстановке. Он свернул на север, в сторону Ястрове, затем развернулся, сделал круг над станцией Валч и пошел назад, на юго-восток, прямо на Пилу.

По пути он, очевидно, как всегда, время от времени поглядывал на карту, мысленно готовясь к сжатому и точному докладу о результатах разведки. У него была великолепная память и важный для разведчика опыт в "выуживании" из местности всех деталей, имеющих военное значение. Он мог без труда связать их логически и отметить в них самую суть, часто незаметную для менее опытного летчика.

И как всегда, проанализировав свои наблюдения, он перестал о них думать. Его теперь интересовали только ожесточенные бои, разгоревшиеся на рассвете в лесах под Пилой. Там яростно оборонялись отборные гитлеровские части, окруженные советскими войсками. Матвеев миновал железную дорогу, уходящую в сторону Щецинка, и перешел на бреющий полет. Его ведомый остался далеко позади и летел много выше. Поэтому он хорошо видел, как его командир снизился почти к самым крышам домов, чтобы обстрелять позиции батарей противника на окраине города.

Летчик, естественно, пикировал за Матвеевым и тоже стрелял, но, когда гитлеровцы неожиданно направили огонь прямо на них, не выдержал и взмыл вверх, чтобы выйти из-под обстрела. Матвеев же, наоборот, с еще большим неистовством продолжал атаковать, словно веря, что в него ни одна пуля не попадет. Так они несколько раз разворачивались, атакуя то зенитки на окраине города, то аэродром, на котором еще находилось несколько самолетов. Вдруг во время одного из заходов снаряд зенитки пробил левое крыло самолета Матвеева. Снаряд взорвался у самой кабины, и машина перевернулась на спину. Было заметно, что летчик старается выправить машину, но он, по-видимому, сам был тяжело ранен. Самолет перестал слушаться руля, вошел в штопор и упал между зданиями.

- Почти в ту же самую минуту наши части двинулись в последнюю атаку на Пилу, - рассказывал капитан Хромы ровным, бесстрастным голосом. - Через полчаса город был взят. Матвеева нашли там же, где он упал, сбитый зенитками. Да, - тем же тоном добавил Хромы, - да... Я очень его любил.

Ловушка под Науэном

Нас собралось несколько летчиков. Когда я спросил, испытал ли кто-нибудь из них смертельную опасность, капитан Хромы взглянул на меня так, словно хотел пронзить насквозь. Я уже

привык к этим взглядам и не особенно реагировал на них. И на этот раз, задавая свой довольно-таки банальный вопрос, типичный для газетчиков, пишущих затем всякий вздор о "неустрашимой отваге в смертельном бою", я заранее предвидел, что встречусь со сверлящим взглядом насмешливых зеленых глаз капитана Хромы.

Я тут же начал рассказывать об одном из своих полетов, во время которого мне действительно пришлось немало пережить. Я думал, так мне будет легче выудить у ребят больше подробностей. Хитрость удалась: я нашел нужный тон, и каждому из присутствующих захотелось поделиться воспоминаниями.

Меньше всего я ожидал, что первым на эту уловку "клюнет" подпоручник Сушек. Мне он всегда казался робким и молчаливым. К тому времени, когда на его счету было уже двадцать пять боевых вылетов и четыре воздушных боя, ему не исполнилось еще двадцати трех лет. Это был высокий, крепкий и, очевидно, очень сильный человек с русыми волосами и добродушными голубыми глазами. Он производил впечатление расторопного и отважного, но замкнутого парня, привычного к тяжелому труду пахаря или лесоруба. Подпоручник Сушек говорил с заметным русским акцентом, и в этом не было ничего удивительного: поляк по национальности, он родился и вырос в Советском Союзе.

О том, что с ним произошло во время боев на Висле, Сушек рассказал буквально в нескольких словах. Снаряд попал в картер мотора его самолета. Это случилось в тот момент, когда Сушек, обстреляв немецкие танки, атаковавшие позиции повстанцев, взмыл вверх над крышами пылающих домов Варшавы. Резкий толчок вырвал у него из рук ручку управления, и самолет, завихляв, начал отклоняться от курса. Сушек был уверен, что снаряд повредил рулевое управление. Он сразу понял, что спасения нет, так как от земли его отделяло всего каких-то двести метров и он не смог бы даже воспользоваться парашютом. Сушек все же инстинктивно схватился за ручку и потянул ее на себя, и - о чудо! - самолет возвратился в прежнее положение и пошел вверх... Значит, рулевое управление цело!

Подпоручник посмотрел на приборы: обороты нормальные, только температура масла немного выше обычной, уровень горючего...

Давление масла! Здесь было что-то не в порядке: стрелка прибора замерла на нуле. Летчик был так поглощен своими наблюдениями, что не обращал внимания на рвущиеся вокруг снаряды. Мотор сильно дымил. Машина отяжелела и теряла скорость. Сушек теперь летел прямо к Висле, каждую минуту

ожидая, что мотор вот-вот заглохнет.

И действительно, над самой серединой реки мотор будто поперхнулся. Зловещая тишина окружила летчика. Он едва перетянул через Ваверский лес и, не выпуская шасси, чтобы предупредить опрокидывание, посадил "як" на брюхо на картофельном поле возле какого-то шоссе.

- Такого страха, как тогда, я еще никогда не испытывал. Вот и все, произнес Сушек своим приятным и мелодичным голосом.

- Я тоже натерпелся страху, когда мы потеряли Ли-два, - сказал поручник Подгурский. - Подумайте только: Ли-два со всеми механиками полка! Вы знаете, - обратился он ко мне, - мы, меняя аэродром, обычно перевозили весь технический состав по воздуху. Прилетал Ли-два. В него, как сельдей в бочку, напихивали наших механиков, и айда на новое место под заботливым присмотром пары "яков".

В тот день мы перебазировались из Барнувко в Штейнбек, расположенный на северо-востоке от Берлина и на юг от канала Финов, за Одером. Всего каких-нибудь шестьдесят километров. Мы вместе с поручником Лобецким должны были сопровождать Ли-два - эту неуклюжую громадину, беззащитную и беспомощную, как отбившийся от стада теленок в лесу среди волков.

Из Барнувко мы в течение девяти дней летали на разведку северного района Берлина, Эберсвальде, Финова, Ангермюнде и Врицена. Маршрут этот мы знали на память и, как нам казалось, всегда могли попасть, куда нам было нужно.

Ну и, конечно, попали. Но только без Ли-два. Он потерялся в тумане над Одером. Мы здорово переживали. Аэродром рано или поздно мы все равно бы нашли, а вот наши механики - найдутся ли они?

С самого первого дня, как полк вылетел на фронт, у нас не было ни одного случая, чтобы хоть один самолет, который мы охраняли, погиб по нашей вине. А теперь... Мысленно я уже представлял, что покрытый позором бездействующий полк снят с фронта, а я стою перед военным трибуналом.

Прежде всего мы начали искать аэродром. Вскоре Лобецкий заметил его на краю леса у перекрестка шоссе с проселочной дорогой. Но теперь ни один из нас не был уверен, что это именно Штейнбекский аэродром, а не какой-нибудь другой. Во всяком случае, нашего подопечного на нем не было...

Мы решили лететь на север, до канала: Ли-два мог заблудиться там в тумане и стать легкой добычей немецких истребителей. Однако до канала Финов мы вместе не долетели. У Лобецкого забарахлил мотор... Признаться, я ему завидовал:

теперь вся ответственность ложилась на меня, он же повернул обратно, чтобы приземлиться на Штейнбекском аэродроме.

С самыми мрачными мыслями я продолжал поиски. Теперь уже один. Миновав Бад-Фрейенвальде и Одерберг, я углубился вдоль Одера почти до Шведта и, благополучно избежав встречи с прошедшими на несколько сот метров выше меня двумя "мессершмиттами", взял курс на Эберсвальде. Что же случилось с Ли-два?

Измученный тревогой, я искал самолет и в воздухе и на земле. Но он как в воду канул. Перед Эберсвальде я увидел, что с аэродрома в воздух поднялись три звена фашистских самолетов. До сих пор не могу понять, почему они меня не заметили. Я был тогда в таком отчаянии, что чуть было не бросился на них, чтобы, как говорится, "дорого продать свою жизнь", раз и навсегда покончив с мучившей меня тревогой. Но я удержался от искушения и на бреющем полете пошел над каналом, увертываясь от огня немецких зениток.

Я, словно гончая, еще раз обшарил всю местность до самого Одера. С еле теплившейся надеждой, что застану Ли-два в Барнувко, я взял курс на аэродром. Но и эта надежда погасла: вчерашняя наша база была пуста и почти безлюдна. На ней осталась только охрана. Очевидно, наши самолеты уже все вылетели в Штейнбек...

Я был настолько удручен, что чуть было не забыл выпустить шасси. Еще не хватало разбить самолет!.. Однако я вовремя спохватился и приземлился нормально. Я спросил, не появлялся ли после нашего вылета Ли-два? Нет, не появлялся. Теперь я окончательно перестал тешить себя надеждой. Пока мне заправляли самолет, я еще раз посмотрел по карте маршрут нашего полета и убедился, что Лобецкий не ошибался относительно местонахождения Штейнбека; но меня это отнюдь не привело в восторг: там ведь не было Ли-два. Я полетел на новый аэродром с таким ощущением, будто спешил на собственные похороны. Миновав Одер, две железные дороги и лес, я снова увидел аэродром. Все "яки" уже были на стоянке, за ними неровной линией темнели штурмовики, а в самом конце их раскорячился злополучный Ли-два! Я очень торопился приземлиться. Надежда боролась во мне с сомнением и неуверенностью: а вдруг это не тот...

- Но это был тот, - вставил поручник Човницкий. - А в общем, дело было простое и ясное как...

- Как божий день, - перебил кто-то. - Надо только, браток, всегда думать головой...

- Техника, как и математика, любит цифирь. Надо уметь

считать, - заявил О'Брайен.

Подгурский покачал головой.

- Да, считать надо уметь, - согласился он с улыбкой. - У нас скорость была в два раза большая, чем у Ли-два, и вдобавок летчик Ли-два действительно немного блуждал в тумане и прилетел в Штейнбек несколькими минутами позже Лобецкого. Так или иначе, он шел без прикрытия, и первый же "мессершмитт" мог бы расстрелять его в упор... Именно поэтому наш командир очень сурово меня наказал: на три дня отстранил от боевых вылетов! Вообще-то, три дня - это пустяк, но три дня околачиваться на аэродроме, когда другие летают - это страшно много. Помню, что полк за это время сделал сто один вылет. А я... - Он тяжело вздохнул.

Воцарилась тишина. Я поглядывал на лица летчиков в поисках новой "жертвы". Взглянув на капитана Хромы, я вспомнил, что накануне, разговаривая со мной, он упомянул о пробоине в крыле, полученной во время разведки над северной частью Берлина.

Безусловно, ему тогда грозила серьезная опасность. Он увидел вспышку, пламя разрыва и отваливающиеся куски обшивки левой плоскости. Самолет подбросило вверх, взрывная волна сбила машину с курса, и она резко накренилась влево, в сторону покалеченного взрывом крыла. Капитан выровнял самолет с помощью элеронов и, рассчитав, что на большой скорости он еще сможет некоторое время удерживать "як" от непроизвольного крена, повернул в сторону аэродрома.

Несмотря на то что мотор работал на полных оборотах, Хромы сумел выжать из поврежденного "яка" всего лишь 300 километров в час, а до Барнувко оставалось около ста километров. Уже на полпути у него онемели руки от нечеловеческого напряжения. Капитан хотел было приземлиться на первом попавшемся поле, чтобы избавиться от судорожного напряжения мышц. Но он знал, что это окончательно угробит "як". И, стиснув зубы, он летел дальше до самого Одера, подгоняемый огнем вражеских зениток.

Наконец, еще издали, Хромы увидел знакомый лес, среди которого спряталось Барнувко. С большим трудом зашел против ветра и попробовал убрать газ, но из-за завихрений в большой дыре левой плоскости самолет чуть не сорвался в штопор. И летчик снова вынужден был увеличить обороты и еще дважды заходить на посадку, пока наконец не приземлился.

Капитан Хромы сказал мне тогда, что до сих пор не понимает, каким чудом ему удалось тогда приземлиться. Не трудно представить, что он пережил, прежде чем вылез из кабины

совершенно обессиленный.

Я смотрел на него и думал, было ли это происшествие самым трудным для него испытанием на фронте. Как бы читая мои мысли, он покачал головой и сказал:

- Знаете, эта пробоина, полученная мною над Берлином, была действительно большой неприятностью. Даже сегодня, вспоминая об этом, я все еще ощущаю судорогу в руках. Но только, как мне кажется, самое худшее, что мне пришлось пережить, случилось под Науэном.

Мы тогда вдвоем с Калиновским возвращались из разведки над Большим каналом. Мы побывали над Ратеновом на реке Хафель. Это примерно в ста семидесяти километрах от Барнувко. Поэтому после выполнения задания нам пришлось сесть уже на новом аэродроме возле Штейнбека, значительно ближе к Берлину. Зенитная артиллерия под Ратеновом встретила нас довольно "удачными" залпами: снаряды ушли почти на километр в сторону. Мы отметили на карте баржи и суда, стоявшие в порту и на канале, и повернули на восток. Науэн, большой железнодорожный узел, также расположен на этом канале, в сорока километрах от Ратенова и на северо-запад от Берлина.

Как вы знаете сами, в то время гитлеровцы очень плотно перекрывали патрулями воздушное пространство над своей территорией. И вот там, над Науэном, из облаков, на нас внезапно свалились двенадцать "мессершмиттов" и тут же пошли в атаку. Калиновский заметил их и сразу устремился вверх. Я услышал, как он бросил мне по радио: "Уходи в облака!" В ту же минуту я заметил первую четверку "мессершмиттов". Я как-то сумел нырнуть под них, но все было напрасно: вторая четверка свалилась на меня сверху и, хочешь не хочешь, я один должен был принять бой.

Сначала я подумал, что теперь мне конец. Но тут же сказал себе, что если не избавлюсь от таких мыслей, то погибну. Я взял себя в руки и решил драться. Должен вам сознаться, что к такому решению было очень трудно прийти. Ведь со всех сторон меня клевали "мессершмитты". И только когда один из них попал на прицел, я вдруг решил, что вырвусь отсюда, вырвусь во что бы то ни стало, а может, даже и собью хоть одного фашиста. Но эта бодрящая мысль очень скоро меня оставила. Только я нажал на гашетки, как один из фашистских самолетов повис у меня на хвосте, а второй сбоку начал дырявить корпус моего "яка"... Я съежился, стараясь превратиться в комок, хотя прекрасно понимал, что это не поможет. На мое счастье, им всем очень хотелось меня прикончить, и поэтому они скопом бросились на меня и только мешали друг другу. Они все вместе ринулись за

мной вниз, когда я вошел в крутое пике, а затем неожиданно взвился свечой вверх и скрылся в облаках. Если бы хоть один из них остался наверху и поджидал меня там, мне сегодня не пришлось бы с вами беседовать.

Представляю себе, как они были взбешены. Я почувствовал себя в безопасности и с облегчением вздохнул. Потом я выскочил из облаков вверх, как пробка из воды, и... увидел четыре "мессершмитта".

Меня словно кнутом подстегнуло. Инстинктивно я нажал на гашетки, дал по самолетам короткую очередь и, не дожидаясь ответа, снова нырнул в спасительные облака. Там я постепенно пришел в себя, но уже не чувствовал прежней уверенности: теперь немцы стерегли меня и сверху и снизу.

Я решил как можно дольше не вылезать из облаков и по приборам лететь на восток. Но, взглянув на приборы, я увидел, что указатель крена не работает: шарик замер в левом крайнем углу шкалы, совершенно не реагируя на резкие движения рулем.

Уже через минуту я перестал ориентироваться. Мне казалось, что я скольжу на правое крыло, и поэтому я скользил влево, сбиваясь при этом с курса. В конце концов я вывалился из облаков и снова увидел ровный ряд четверки "мессершмиттов". До того как они открыли по мне огонь, я успел снова спрятаться в облака, однако остатки самообладания покинули меня теперь окончательно. Я еще дважды делал попытку оторваться от фашистов, но каждый раз находил их сбоку или сзади. Две четверки подстерегали меня чуть ниже облаков; третья, очевидно, прочесывала даже облака, чтобы выкурить меня оттуда, или же находилась выше. Я не мог дольше чем минуту лететь вслепую, и каждый раз совершал все большие ошибки в оценке положения самолета.

Меня охватила тревога, и, что скрывать, липкий страх пополз по спине, мокрой от пота. Голова разламывалась, в висках стучало, и боль, словно тонкие иглы, пронизывала мозг. Перед выходом из облаков во мне пробуждалась надежда, что "мессершмиттов" уже нет, и каждый раз я ужасался, видя, что они идут прямо на меня. Так я медленно, но упорно продвигался к востоку, а фашисты стерегли меня, готовые к атаке и уверенные, что я все равно от них не уйду.

Я тоже знал, что рано или поздно они меня перехватят; горючее кончалось, а у них его определенно было больше. Тогда я решился на крайность: войдя в облака, развернулся на сто восемьдесят градусов и взял курс на запад, стараясь выдержать это направление как можно дольше. Это была отчаянная попытка: я отдалялся и от аэродрома и от линии фронта. При

вынужденной посадке я наверняка попал бы в плен! Но это был последний, хотя и небольшой шанс на спасение.

Я летел в толще облаков, ничего не видя и не реагируя на обманчивые крены машины, и только все время всматривался в компас и указатель скорости. Летел минуту... две... четыре. Мне казалось, что я иду к земле, но скорость нисколько не возросла.

Наконец я решился еще раз пробиться вниз. Вата побелела, рассеялась и осталась позади, а вместо нее подо мной затемнела земля.

Я огляделся. Я не представлял себе, где находился. Попытался сориентироваться по карте, но вынужден был оставить это занятие: мое внимание слишком было поглощено наблюдением за тем, чтобы не быть застигнутым врасплох вражескими истребителями. Лег курсом на северо-восток, потом на восток и через полчаса увидел Одер.

Приземлился без капли бензина на одном из советских аэродромов, где мне заправили машину горючим. Вечером прилетел в Штейнбек. Я успел в самый раз, чтобы принять участие в поминках, устроенных по мне товарищами. Меня "похоронил" Калиновский. Он видел, как я пикировал до самой земли... Он решил, что это конец... Тем более что в тот момент он сам ввязался в схватку над облаками и еле-еле ушел от одного особенно назойливого истребителя, гнавшегося за ним до самого Одера. - Этими словами Хромы закончил свой рассказ. После минутного молчания капитан, повернувшись ко мне, решительно сказал:

- Ну, на сегодня, кажется, хватит...

Батька

Мы сидели в светлой уютной квартире полковника Вихеркевича. Вспоминали о давно прошедших, но памятных днях, о победах и поражениях, о приключениях на земле и в воздухе, о побегах из плена.

Воспоминания текли непринужденно до тех пор, пока я не назвал имя давно уже интересовавшего меня человека, олицетворявшего для всех присутствующих идеал командира. Имя подполковника Талдыкина.

И тотчас же в комнате стало тихо-тихо... Эти люди, сидевшие в комнате, явившиеся по первому же зову со всех концов Советского Союза под Рязань, чтобы создать польский авиационный полк и бороться с фашистскими захватчиками, люди, которые в трудных условиях суровой военной обстановки узнали, что самый кратчайший путь возвращения на родину - это путь борьбы вместе с Советской Армией, люди, которые познали радость победы в схватках с врагом, сражаясь с ним над Варшавой

и Колобжегом, над Одером и Берлином, эти люди молчали.

Еще минуту назад, вспоминая свои первые шаги в авиации, они подтрунивали друг над другом; с чисто солдатским юмором, подчас довольно соленым, посмеивались над своей тогдашней беспомощностью в минуты серьезной опасности; непринужденно рассказывали о необычном везении, о хладнокровии, с которым избегали смерти, об опаснейших схватках и полетах. И вот теперь все они вдруг замолкли при одном упоминании этого имени. Я подумал, что допустил какую-то бестактность, и не знал, как выйти из этого неловкого положения. А между тем тишина становилась все напряженнее. Я ждал, что кто-нибудь из них поможет мне выбраться из этого тупика, однако никто не прерывал молчания. Меня охватил какой-то непонятный страх. Мне вдруг показалось, что тишина вот-вот лопнет и обрушится на меня оглушающим ревом моторов, громом всех орудий, открывавших когда-либо огонь в этой войне.

Но ничего не случилось. Просто полковник Вихеркевич сказал:

- Налей-ка нам по нашей, по "истребительской"!

Эти слова, обращенные к поручнику Подгурскому, разрядили обстановку. Довольно сдержанные при моих расспросах об их собственных переживаниях и приключениях, летчики, вспомнив о своем бывшем командире, заговорили все разом.

Из их хаотических высказываний я узнал, каким человеком был подполковник Иван Талдыкин.

Я понял, что он безраздельно завладел их сердцами, завладел так, как это только может сделать человек с твердым характером и большой силой убежденности. Это был умный человек, а его врожденная доброта великолепно сочеталась с решительностью и талантом командира, справедливого и чуткого.

Он не выносил подхалимов. Был взыскательным. Иногда даже требовал от своих подчиненных самопожертвования при выполнении особо важных боевых заданий. Когда было нужно, первым без колебаний шел на опасность. Действовал при этом трезво, без излишней бравады, выполняя всегда одну заповедь: не бросаться жизнью тех, кто называл его между собой Батькой.

Он знал достоинства и недостатки каждого. Провинившегося наказывал по-своему: отстранял на несколько дней от боевых вылетов. Он знал, что такое наказание очень тяжело для настоящего летчика, потому что сам был настоящим летчиком. Для врага он был грозным противником: на его счету восемь сбитых вражеских самолетов.

Талдыкин очень хотел, чтобы его полк был самым лучшим. Русский по национальности и гражданин СССР, он всей душой

стремился к тому, чтобы польские летчики заслужили славу самых боевых экипажей. Его и прозвали Батькой за то, что он оберегал молодых, неопытных летчиков, пока они не осваивались с боевой обстановкой и не приобретали необходимый опыт у своих старших товарищей.

Сейчас они, волнуясь, вспоминали о своем командире. От них я и узнал подробности гибели бывшего командира полка "Варшава".

Это случилось 16 марта 1945 года. Часть полка уже перебазировалась на аэродром под Дебжно; остальные, менее опытные экипажи, все еще оставались в Быдгощи.

На аэродроме из-под оседающих сугробов текли говорливые ручейки, собираясь в огромные лужи, в которых отражалось хмурое небо. Земля уже подтаяла. Колеса машин врезались в землю, образуя глубокие колеи. Ночные и утренние морозы покрывали поверхность аэродрома хрустящей корочкой льда, но к полудню снова все оттаивало, и грязь черными гейзерами брызгала из-под колес самолетов. При малейшем торможении машины резко заносило в сторону.

Под порывами северного ветра туман порой рассеивался, но тут же снова сгущался, а когда ветер затихал, опускался совсем низко, и тогда видимость совершенно пропадала. Несмотря на это, подполковник Талдыкин рано утром прилетел из Быдгощи, чтобы лично руководить полетами. Поступили сведения, что под Колобжегом гитлеровцы высадили подкрепление; там упорно оборонялась крупная группировка войск, которую с моря поддерживали корабли, а с воздуха - самолеты.

В девять часов утра, несмотря на неутешительную метеосводку, была сделана попытка взлететь. Но туман был настолько густым, что видимость уменьшилась до пятидесяти метров, и вылет пришлось отложить.

Начал моросить дождь.

До полудня дежурным экипажам трижды объявлялась и трижды отменялась тревога.

Наконец командир полка выслал капитана Баева на разведку погоды.

Баев вырулил на край аэродрома, взлетел, и спустя несколько секунд его "як" исчез в непроницаемой толще тумана. Казалось, самолет утонул в нем, но через минуту со стороны города послышался рокот мотора. Он усиливался и рос, пока не перешел в рев над самым аэродромом, а затем снова затих, удаляясь в сторону Полчина.

Тем временем дежурным экипажам разрешили обедать. Ели все вместе, поминутно прислушиваясь, не летит ли Баев. Дождь перестал, и свежий ветерок гнал все новые и новые волны густого тумана. Вдруг издалека стал нарастать еле уловимый звук. Но нет, это был це самолет: связной на мотоцикле с бешеной скоростью мчался по мокрому и скользкому шоссе, спеша вручить боевой приказ командира дивизии.

Талдыкин отодвинул тарелку, вскрыл пакет и вслух прочитал приказ:

"Противник высаживается под Колобжегом. Под прикрытием истребителей выслать штурмовики и уничтожить десант".

Подполковник обвел взглядом всех присутствующих и встретился с их настороженными глазами: лететь в таком тумане?..

- Майор Лисецкий! Полетите со мной, - быстро сказал Талдыкин и, сунув приказ в карман, снова вернулся к еде.

Лисецкий уже покончил с обедом и закурил. Ему показалось, что снова послышался рокот мотора. Он подошел к окну и посмотрел на небо. Беспросветной серой массой над самой землей нависли сплошные тучи, густой туман окутывал аэродром. Откуда-то издалека долетало низкое басовитое жужжание, которое с каждой секундой усиливалось, становилось более высоким и наконец перешло в баритон, от которого тихонько зазвенели оконные стекла.

- Баев возвращается, - сказал майор. Самолета не было видно, но воздух весь дрожал от громкого рокота, который растворялся в пространстве, полном тумана и мягкой тишины. Летя низко вдоль железнодорожного полотна, самолет приближался, мелькая в толстой перине туч. Наконец на самом краю аэродрома он вырвался из них. Неясной тенью проскочил в сторону, сделал разворот и тут же исчез, чтобы через минуту зайти на посадку. И вот, разбрасывая в обе стороны густые брызги воды и грязи, машина запрыгала по земле.

Капитан Баев осторожно подрулил к месту стоянки и выключил мотор. Механик помог летчику выбраться из кабины и отстегнуть парашют. В это время на дорожке показался подполковник Талдыкин. Он быстрыми шагами направился к Баеву, еще издали крикнул:

- Ну как?

Баев пошел ему навстречу.

- Здесь у нас, пожалуй, хуже всего, товарищ подполковник, - сказал он, хмуро поглядывая на небо. - А за озерами можно выдержать, хотя облака идут везде низко - всего лишь двести метров.

- А дальше как? - спросил Талдыкин.

- Дальше по-разному: где лучше, где хуже. Но мне кажется, что в общем погода улучшается.

Подполковник взглянул на часы. Было двадцать минут третьего.

- Вылетаем! - произнес он решительно. - Сообщите штурмовикам!

Словно стая черных чудовищных рыб в мутной стоячей воде, плыл над землей тесный строй горбатых "илов". Вот они вышли из-за леса, расчерченного просеками на равные прямоугольники, и пошли над озерами, вдоль которых вились ленты асфальтированных дорог, местами перекидывавшихся через виадуки над железнодорожными линиями.

Тучи постепенно поднимались, и раз даже солнечные лучи робко попытались пробить их монолитный слой; видимость улучшилась. Талдыкин, державшийся справа от штурмовиков, поднялся выше, а Лисецкий постепенно забирал влево, пока не наткнулся на новую толщу облаков, заставившую его поравняться с "илами".

И с этой минуты видимость снова начала резко ухудшаться. Нижняя граница облаков опустилась. Самолеты шли в облаках, и летчики, уменьшив скорость, сомкнули строй, чтобы не потерять друг друга. Прямо, в сторону Полчина, тучи клубились над самой землей, а слева ползли над лесами и плотно заполняли лесные прогалины густым непроницаемым молоком тумана. Только позади строя оставался еще узкий серый просвет.

Было безрассудно пробиваться дальше, и Талдыкин без возражений подчинился решению ведущего "илов", сделавшего разворот над шоссе, едва различавшимся между первыми домиками на окраине Полчина.

Ложась в разворот, Лисецкий заметил под крылом мелькнувшую в тумане стрельчатую башню костела и стал с напряжением всматриваться вниз. Он почти инстинктивно

угадывал рельеф местности по еле заметным деталям, время от времени показывавшимся перед ним и тут же исчезавшим в молочной пелене тумана. Взглянув на компас, он убедился в правильности курса, затем оглянулся, чтобы сосчитать штурмовики.

Они шли вплотную, крыло к крылу. За ними, чуть позади и ниже, отдаляясь, летел Талдыкин.

Тем временем свободный от облаков коридор еще больше вытянулся и сузился. Это мглистое отверстие, почти не отличавшееся от окружавшего строй серого тумана, расплывалось, и наконец непроницаемый мрак охватил их со всех сторон. В ту же секунду майор Лисецкий услышал в наушниках голос Талдыкина и оглянулся.

- Где ты? - спрашивал подполковник. - Видишь меня?

Лисецкий ответил утвердительно, а заметив, что командир уже не отдаляется от строя и даже опережает его, добавил:

- Вы летите правильно. Я иду левее и чуть ниже штурмовиков.

Талдыкин буркнул что-то неразборчивое. Лисецкий воспринял это как крепкое словцо в адрес погоды. И только когда "як" подполковника вошел в левый разворот и начал заходить под штурмовики, он понял, что командир не видит их и даже не предполагает, что они летят тут же за ним и выше. Лисецкий хотел его предупредить, но... не успел. Талдыкин повернул круче, и их машины чуть не столкнулись. В последние доли секунды Талдыкин заметил это и резко рванул вверх. Это его и погубило. Спасая майора, он потерял скорость, самолет резко задрал нос, вильнул хвостом и, перевернувшись через крыло, сорвался в штопор.

Талдыкин, опытный летчик, наверное, сразу понял нависшую над ним смертельную опасность. Чтобы выровнять самолет, надо было набрать скорость. Но до земли оставалось слишком мало - всего лишь около ста метров. Слишком мало, чтобы разогнать машину. Все же подполковник как-то умудрился вывести падающий самолет между высокой железнодорожной насыпью я каким-то земляным валом туда, где еще можно было выиграть несколько метров, необходимых для выравнивания машины. Но, увы! Было уже слишком поздно... Винт полоснул по земле, вырвал комья грунта, мотор сорвался с рамы и зарылся в землю, крылья отлетели в сторону, а фюзеляж треснул и перевернулся на спину. Выброшенного из кабины летчика нашли в нескольких десятках метров от места падения самолета.

"Неэффектные" бои

В воскресенье, после полудня, мы собрались в буфете

военной столовой. Пиво, хорошее польское пиво, пенилось в толстых стеклянных кружках. В помещении царил полумрак, приятная прохлада окружала нас. То тут, то там вспыхивали огоньки сигарет. Голоса доносились неизвестно откуда, и не сразу можно было догадаться, кто из присутствующих произнес ту или иную фразу.

- Моим инструктором был лейтенант Гаврилов, - рассказывал поручник Лазар, невысокий блондин с открытым, широким лицом крестьянина и мягким взглядом добродушных глаз. - Нервный был, не приведи бог! Помню, как он учил меня делать переворот, а вместо переворота я каждый раз вводил машину в штопор. Он так старался, но у меня ничего не получалось. Каждый раз, когда мы приземлялись, он сидел в кабине и плакал. Честное слово - плакал! Наверное, от злости... Он был на редкость отважным летчиком, летал прекрасно. Погиб же во время показательного боя над аэродромом. Летчик, которого он должен был атаковать, подлетел к нему очень низко, а Гаврилов спешил и не хотел ждать, пока тот сделает второй заход. Он атаковал его, отошел с переворотом и снова атаковал. Но на этот раз Гаврилов был уже слишком низко и, не успев выровнять машину, врезался в землю.

- Это случилось, кажется, весной сорок четвертого года? - спросил кто-то с другого конца стола.

- В апреле, - подтвердил Лазар. - Гаврилов всегда повторял мне, что атаковать противника в воздухе намного легче, чем умело выйти из боя, когда противник находится в более выгодном положении. И он считал, что лучший выход из такого положения - переворот в подходящий момент.

Вспыхнул короткий профессиональный спор, после чего Лазар сказал:

- Непосвященным всегда кажется, что если дело доходит до воздушного боя, то один из противников обязательно гибнет.

- Или, в лучшем случае, выбрасывается с парашютом из подбитой машины, вставил поручник Подгурский.

- Но, к счастью, не так страшен черт, как его малюют, - сказал капитан Хромы. - Большинство схваток, как правило, заканчивается несколькими пустяковыми дырами в крыльях или фюзеляже. Что же касается "непосвященных", то у них просто не хватает разума, чтобы все себе правильно уяснить. Вы попробуйте рассказать о каком-нибудь тяжелом бое тому, кто ни черта в этом не смыслит. Я говорю о таком бое, из которого летчик вышел целым и невредимым, не сбив ни одного самолета противника. Или же попробуйте рассказать о молниеносной схватке, длящейся всего несколько секунд и заканчивающейся безрезультатно. Наверняка ваш "непосвященный" ни черта не поймет, и вам не

удастся произвести на него впечатление. Он просто не поверит, что такая молниеносная схватка не менее грозна и опасна, чем сражение многих эскадрилий. Такой бой покажется ему пустячным и не заслуживающим внимания. А почему? Да потому, что такие люди считают, что мерой храбрости, хладнокровия и прочих высокопарных понятий, сущности которых такой человек никогда не постигнет, может быть только бой, который оканчивается хотя бы одним сбитым самолетом. А ведь в действительности иногда выход из безрезультатного боя бывает намного тяжелей и требует большего хладнокровия, нежели эффектная победа, которая порою дается просто случайно. Вот почему Гаврилов, по-моему, был прав, утверждая, что выйти из тяжелого боя уцелевшим - неизмеримо труднее и почетнее, чем сбить растяпу противника. И у Лисецкого, и у Баева, и у Шварца - у каждого есть на счету сбитые самолеты. И все трое провели не один воздушный бой. Но ручаюсь, что ни один из них не считает самым трудным тот бой, в котором ему удалось сбить самолет. У всех нас были схватки, окончившиеся безрезультатно. Они могут показаться неэффектными, но все мы довольны тем, что вышли из этих схваток невредимыми. Но только... Очевидно, вам незачем об этом писать, - обратился он ко мне. - Ведь в этих боях для читателя будет отсутствовать главное меткая очередь, разящая врага.

Я почувствовал на себе уже знакомый мне пронизывающий взгляд капитана. И хотя я знал, что в темноте он не видит меня, мне казалось, будто его взгляд читает мои мысли и изучает их, ожидая, что же я скажу.

Безусловно, он во многом был прав. Ведь действительно трудно, не повторяясь, рассказывать обо всех этих безрезультатных схватках. Совершенно естественно, что любой автор из имеющегося материала сразу же выберет, не углубляясь в подробности, наиболее эффектный случай. Возможно, от этого пострадает точность описываемого факта, но зато выиграет его красочность. Если бы мне пришлось создавать документальную повесть, я бы, очевидно, описал все последовательно - все вылеты, все бои, всё, что совершили эти летчики.

Тогда же, в беседе за кружкой пива, я совершенно не представлял, что мне удастся соорудить из всех хаотичных фактов, обрушившихся на меня. А реплики и пронзительные взгляды капитана Хромы я тогда воспринимал как непонятные упреки в мой адрес, против которых ничего не мог возразить. Но капитан сам вывел меня из затруднения.

- Мне кажется, чтобы что-то написать, вам, безусловно, надо собрать как можно больше материала, - сказал он.

Я ответил ему, что меня интересует каждый их бой, и тут же обратился к поручнику Лазару с просьбой продолжить свой рассказ.

- Я как раз и хотел рассказать вам об одном тяжелом бое, который мы провели вместе с поручником Бобровским, - начал Лазар. - Это произошло во второй половине апреля, когда полк стоял в Барнувко. Мы вылетели на разведку района Шведт, Ангермюнде, Иоахимсталь. Нам надо было сфотографировать аэродром в Эберсвальде и выяснить обстановку на канале Финов вплоть до реки Хафель.

Мы не сомневались, что истребители противника постараются помешать нам. Тем более что погода была хорошая, и в воздухе висела только легкая дымка. Мы подошли к Эберсвальде с северо-запада. Летели на высоте тысячи пятисот метров, ориентируясь по озерам, вытянувшимся от Ангермюнде до самого канала Финов. Поручник Бобровский произвел съемку, пройдя с севера на юг прямо над самым аэродромом.

Затем мы развернулись, и тотчас же я заметил несколько ниже нас шесть самолетов. Мне не удалось сразу их распознать. Прошло не меньше минуты, пока я убедился, что это "фокке-вульфы".

А тем временем Бобровский успел свернуть вправо к каналу и значительно отдалился от меня. Я поискал его глазами и увидел, что до него было не менее километра и что его окружает шестерка фрицев. Один из них уже готовился обстрелять Бобровского, заходя ему в хвост.

Я не успел прийти ему на помощь. Среди облаков, в мягком рассеянном солнечном свете, я увидел прямо над собой "фокке-вульф ". За ним пронесся второй и третий, а когда я взглянул вверх, то увидел, что и меня уже окружила целая шестерка. Теперь мы были отрезаны друг от друга. Я успел еще заметить, как Бобровский сделал стремительный разворот с набором высоты и исчез в облаках. Надо было позаботиться о себе. И тут я припомнил советы Гаврилова: спасаться переворотом. Прицелившись в ближайший от меня "фокке-вульф", я дал по нему очередь, сразу же сделал переворот и бросил свой "як" в крутое пике. В меня никто не стрелял, вероятно упустили из виду. Я выровнял машину почти над самым каналом. Взяв курс на запад, долетел до Хафеля, потом повернул на восток. Вражеских самолетов нигде не было видно, и я совершенно успокоился. И только пролетая над Эберсвальде, заметил какую-то машину. Она явно преследовала меня. На всякий случай я поднялся выше, но скорости не увеличивал. Возможно, думал я, меня догоняет поручник Бобровский.

Теперь мне приходилось распределять свое внимание между догонявшим меня самолетом и зенитками противника, да к тому же наблюдать за движением по каналу и на его берегах. Узкая полоса канала то и дело разветвлялась, образуя посредине ряд островков, соединенных мостами. Прорвавшись сквозь заградительный огонь зениток у Одерберга, я снова оглянулся. Догонявший меня самолет был уже близко, но распознать его я еще не мог: он шел со стороны солнца.

Прямо передо мной, километрах в пятнадцати, виднелся Одер. Я запросил догонявший меня самолет по радио: кто летит? Ответа не последовало. Я подумал, что у Бобровского, вероятно, отказала рация. Я уменьшил скорость. И вдруг он дал по мне длинную очередь из всех своих пушек и пулеметов. Снаряды пронеслись всего лишь в каком-то метре от моего "яка". Я чуть не сорвал рычаг газа, и машина понеслась. Фашистский самолет был очень близко и почти висел у меня на хвосте. Я не мог рискнуть сделать переворот из-за малой скорости - мне вспомнился случай с Гавриловым. Не имея свободы маневра, я не мог вести бой и на вертикалях, так как гитлеровец разнес бы меня в щепки, вздумай я хоть на секунду подставить ему брюхо или спину моего "яка". Единственное, что еще могло меня спасти, - это небольшие отвороты и большая скорость на бреющем полете над самой землей.

Как я тогда драпал! Деревья, дома, холмы с бешеной скоростью летели мне навстречу, вдруг вырастали прямо передо мной. Я взмывал вверх, проносился над ними и тут же прижимался почти вплотную к земле. Выскочив к Одеру, я резко свернул вправо, вверх по течению, и только там наконец избавился от преследователя, который или потерял меня, или просто повернул назад...

У меня нет особых причин гордиться этим бегством, - добавил через минуту поручник Лазар, - но я и не упрекаю себя за него. Мы выполнили задание. Бобровский доставил удачные снимки, а я - сведения, которые нужны были нашему командованию. К тому же мы не позволили сбить себя тринадцати, а возможно, и девятнадцати самолетам врага, которые охотились за нами. Разве этого мало?

- Думаю, вполне достаточно, - ответил я без колебаний.

- И каждый из нас так думает, - буркнул себе под нос капитан Хромы. Каждый, кто это пережил или же имеет хотя бы малейшее понятие об этом. Ну, а что касается читателей, то... Да вот, к примеру, Човницкий или Баев! И над Эберсвальде, и над Вриценом, и над рекой Хафель - в каждом полете им приходилось вести бой с "фокке-вульфами", но, увы, ни одного они не сбили.

Вам они, возможно, сами расскажут об этих схватках - ведь вы понимаете, чего это им стоило. Но для "эффектной" темы это не годится.

Я взглянул в ту сторону, где сидел поручник Човницкий. Он не курил, и поэтому в темноте я не мог различить его приятного интеллигентного лица. И только на фоне светлого прямоугольника окна виднелся четкий силуэт его плечистой фигуры. Он и теперь не выразил желания принять участие в беседе и продолжал молчать.

Но тут я припомнил, что о совместных с Човницким полетах мне рассказывал капитан Баев. Он говорил со мной так, будто перелистывал в своих воспоминаниях страницы боевых донесений о всех заданиях, которые они выполнили вдвоем с Човтницким.

Вот несколько его коротких рассказов.

...Налет трехсот самолетов на Врицен 16 апреля 1945 года.

- Нас из полка "Варшава" было двенадцать. Я летел в паре с Човницким. Все время надо было быть начеку: вокруг нас шныряло не менее ста двадцати "фокке-вульфов", которые то и дело атаковали нас. Из этого полета мы оба вернулись совершенно измотанными. В тот же день, в следующем вылете, я сбил один фашистский самолет...

...Патрульный полет Баева и Човницкого, продолжавшийся в течение часа, в районе Эберсвальде 24 апреля 1945 года.

- Когда мы возвращались на аэродром, нас атаковали четыре "фокке-вульфа". Горючее было на исходе. Мы не могли вступить с "ими в бой и поэтому только дали по ним короткую очередь. Их было четверо - нас двое. Мы никак не могли от них оторваться - "фокке-вульфы" отрезали нам путь на аэродром, и в результате мы оказались над Берлином. Мало того что "фокке-вульфы" висели у нас на хвосте, - зенитки с земли тоже дали нам жару. Только возле Франкфурта лам удалось оторваться от фашистских самолетов, и мы дотянули до своего аэродрома буквально на последних каплях бензина. Ну и досталось же нам тогда!..

...Разведка над Берлином в паре с Човницким 27 апреля 1945 года.

- В воздухе стоял такой дым, что нам нечем было дышать. Мы вынуждены были через каждые пять минут отлетать в сторону от города, чтобы глотнуть свежего воздуха. Дым был настолько плотный, что в нескольких метрах уже ничего ее было видно, и нам пришлось прямо-таки играть в прятки с "мессершмиттами" и "фокке-вульфами". Они то и дело выскакивали из клубов дыма и давали по нас очередь. С тыла, с боков, сверху, снизу - мы поминутно отбивали их неожиданные атаки или же атаковали сами. Может быть, эта воздушная разведка над берлинским

пеклом и не была такой уж опасной, но лично меня она совершенно измотала...

Так скупо, буднично, будто речь шла о прогулке в горы или игре в бридж, рассказывал мне Баев о своих боевых вылетах.

Не удивительно поэтому, что из такого краткого рассказа читатель, конечно, не сможет себе представить, какое нервное напряжение летчики испытывали в этих полетах. Все это надо пережить самому...

...Капитан Хромы довольно долго и, как всегда, пристально смотрел на поручника Човницкого, но тот, казалось, этого не замечал. Он сидел, как бы раздумывая, стоит ли рассказать о том, что, по-видимому, волновало его в продолжение нашего разговора, и наконец сказал:

- По-моему, мы не о том говорим.

- Как это не о том? - спросил кто-то в темноте.

- При чем здесь "эффектность"? При чем здесь исход боя? Возьмите, например, случай с Госцюминским. Посудите сами, - обратился он ко мне, "эффектно" это или нет.

И тут я выслушал еще один эпизод, который привожу здесь почти дословно, ничего не приукрашивая. Мне кажется, что я должен был поместить его в этой книге хотя бы потому, что он рассказывает о гибели одного из тех, кто своей кровью и жизнью создал короткую, но героическую боевую историю полка "Варшава".

В этот день капитан Баев возглавлял звено истребителей, вылетевшее из Быдгощи на разведку района Хойнице - Щецинек. Баев летел в паре с Бобровским. Вторую пару составляли поручник Габис и подпоручник Госцюминский. 13 февраля погода была пасмурной; высота облачности - 800 метров; временами - снег. Неизвестно, по какой причине перед Хойнице Госцюминский отстал от своего ведущего на добрых 400 метров и не отвечал на его вызовы. Вероятно, у него отказала рация.

Вдруг из облаков вынырнули два "мессершмитта" и начали заходить Госцюминскому в хвост. По всей вероятности, он их не видел. Но зато их заметил Бобровский, который оглянулся, услышав, как Габис тщетно вызывает своего напарника. Бобровский сразу же предупредил по радио Госцюминского об опасности, но напрасно: голос Габиса слышали все, кроме того, кому она угрожала.

Габис развернулся на 180 градусов, набрал высоту и... увидел отставший "як", уже несшийся в смертельном пике к земле. Его преследовал "мессершмитт", который затем взмыл вверх и исчез в облаках. А между тем второй "мессершмитт", заметив нового противника, открыл по нему огонь. Габис ответил тем же и

ввязался в короткую, ожесточенную схватку, из которой гитлеровец вышел сразу же, как только добрался до туч.

Почти минуту Габис подкарауливал его, а затем снизился над останками погибшего Госцюминского, простился с ним и полетел догонять первую пару.

- Вот вам и воздушный бой, в котором был сбит самолет. Но разве это бой? - сказал Човницкий, разводя руками. - Госцюминский даже не знал, что гибнет. Может быть, его сразила первая же очередь, и он умер еще до того, как врезался в землю.

Воцарилось молчание. Наверное, каждый из них думал, что и сам мог погибнуть подобным же образом.

Поздним вечером, возвращаясь домой, я вспомнил обо всех "неэффектных" полетах, о которых мне рассказали летчики "Варшавы". Все они не вместились бы в эту книжку, хотя каждый из них был крупинкой боевой истории полка и каждый оставил в чьей-то памяти неизгладимый след.

Над переправой

Никогда ни до этого, ни после у меня не было такого командира, - сказал майор Лисецкий, закончив свой рассказ о гибели подполковника Талдыкина.

Полковника Вихеркевича, теперешнего командира полка "Варшава", это ничуть не обидело. Напротив, он первый подтвердил, что Талдыкин был действительно исключительным командиром. Все согласились с ним. А инженер-капитан Шурко добавил, что полку вообще везло на хороших командиров.

- И майор Гашин тоже был замечательным парнем, - проговорил он.

Все согласились и с Шурко: Гашин тоже оставил о себе хорошую память в полку, хотя летал немного и командовал совершенно иначе, чем Батька-Талдыкин.

- Он очень доверял нам, - сказал Лисецкий. - К тому времени командиры эскадрилий и звеньев уже приобрели достаточный боевой опыт и могли командовать в воздухе самостоятельно.

- Иногда он пытался изобразить из себя грозного-прегрозного... ну... как бы это сказать... грозного-прегрозного дядюшку, - вставил поручник Човницкий. - Каждый раз перед вылетом он метал громы и молнии, предупреждал, что если звенья не выполнят задание на сто процентов, то пусть лучше не возвращаются, не то он задаст им такого... Но никто из нас, да очевидно и он сам, не знал, что же кроется за этой угрозой. А в действительности Гашин был терпеливым человеком и никогда никого без причины не ругал. Посылая нас на задание, он очень волновался за нас, но старался скрыть это, что ему, впрочем, очень редко удавалось. Помните, как майор Лисецкий не

вернулся из полета над Берлином? Гашин был так этим удручен, что буквально не находил себе места.

- Позже он утверждал, будто предчувствовал, что я вернусь, - улыбнулся майор. - Ну, я и вернулся - только с такими синяками и шишками, словно на мне горох молотили. Я был уверен, что не выкарабкаюсь! Если бы не та копна сена, то...

- Вы должны рассказать мне об этом все, с самого начала, - заявил я решительно.

Майор с лукавой улыбкой посмотрел на меня. В веселом взгляде его черных глаз вспыхнули озорные искорки.

Он начал рассказывать. Я слушал его с наслаждением. Рассказывал он образно и живо. Его смуглое лицо покрылось легким румянцем: хорошо сложенная, слегка коренастая фигура находилась в беспрестанном движении; казалось, кипучий темперамент этого человека бурлил и переливался через край, не позволяя ему спокойно усидеть на месте.

- Мы должны были прикрывать переправу на канале Руппинер под Кремменом, - рассказывал Лисецкий. - Это было в конце апреля, кажется тридцатого. Мы вылетели четверкой на самолетах Як-9. Машины чудесные. В первой паре летел я и Кремпа, а во второй - Голубицкий и Сушек. Мы в спешке даже забыли позавтракать. Майор Гашин вызвал нас к себе около пяти утра. Когда мы доложили ему о своем прибытии, он заявил грозным тоном, что если немцы разобьют переправу, то лучше нам вообще не показываться ему на глаза.

С таким напутствием на рассвете мы вылетели с аэродрома Лойенберг. Облачность была низкой, видимость ограниченной. Ветер дул с юго-востока, со стороны горящего Берлина. В воздухе постоянно висела завеса из дыма и копоти, очень досаждавшая нам во время полета. Не успели мы долететь до Ораниенбурга, как у второй пары забарахлили моторы. Оба самолета повернули назад, а мы с Кремпой полетели на переправу спасать честь своего полка. С земли нам по радио сообщили, что нас стремятся окружить "фокке-вульфы". В действительности же нас никто не окружал, только со стороны Берлина показались два вражеских истребителя, да и те сразу же повернули обратно, не ввязываясь с нами в бой.

Голодные и злые, мы продолжали кружить над переправой. С каждым кругом настроение ухудшалось: время уходило, горючее кончалось, а смены все нет и нет. Вы, конечно, знаете, что обычно делаешь при подобных заданиях: выкручиваешь себе шею, высматривая противника со всех сторон. А этот противник не так уж глуп, чтобы полезть на двух голодных и злых, как черти, поляков. Внизу под тобой, словно муравьи, ползут колонны

войск. Они медленно движутся по мосту. Саперы, как водяные жуки снуют по воде туда и сюда в своих лодках-скорлупках. А артиллерия беспрерывно бьет по берегу. Уже через час тебя начинает тошнить от тоски, а смены все еще нет. У тебя даже начинаются какие-то галлюцинации, вконец расстраиваются нервы.

- У вас бывают галлюцинации? - спросил я удивленно.

Он рассмеялся и хитро мне подмигнул.

- Тогда были. Передо мной поочередно появлялась то огромнейшая чашка кофе, то вот такая булка, - он широко развел руки в стороны, - намазанная маслом, а то вскрытая банка мясных консервов. Нет, от этого можно было рехнуться! - воскликнул майор, откидываясь на спинку кресла. - Когда мне все это привиделось в третий раз, я больше не выдержал, вызвал "Траву" и сказал: "У меня девяносто девять!"

Эти последние слова Лисецкого меня ошарашили. В голове промелькнула мысль, что у этого веселого, выглядевшего здоровяком человека, который вызывал "траву" и "имел девяносто девять", после всех этих галлюцинаций с головой, очевидно, не все в порядке. Но оказалось, что "Трава" - это позывные наземной радиостанции, а "девяносто девять" - всего лишь условный код, означавший: "Горючего осталось только для возвращения на аэродром".

- Ответа долго не было, - продолжал майор, - но вот наконец я услышал: "Сорок восемь", то есть "Можете возвращаться". Ну, думаю, слава богу!

Тем временем ветер переменился и нагнал с севера тучи. Вот они уже разразились дождем над долиной реки Хафель и медленно поползли к Берлину. Я решил обойти облачность с юга и, пролетев над Берлином, выйти между Бернау и Блумбергом, а оттуда уже, вдоль железнодорожного полотна, добраться до аэродрома.

Над Берлином нас могли встретить самолеты противника. Чтобы вовремя прикрыть меня, Кремпа на всякий случай летел за мной, несколько выше. В минуты опасности он никогда не терял головы, поэтому я чувствовал себя спокойно. По нас иногда стреляли с земли, правда не особенно метко. Но мы были вынуждены лететь наикратчайшим путем: горючее кончалось.

Предместья Берлина горели. В воздухе было столько дыма, что в горле невыносимо першило. За серой завесой я не мог рассмотреть даже домов. Дым стлался над городом, то поднимаясь, то лениво опадая волнистыми полосами. И только вспышки залпов зенитных батарей да красные языки пламени пожаров иногда пробивались сквозь эту плотную завесу, чем-то

напоминая дрожащее пламя свечи, если на него смотреть сквозь закопченное стекло.

Я нетерпеливо всматривался в свободное от этой завесы пространство, которое начиналось за кольцевой автострадой, между двумя ее ответвлениями на Эберсвальде и к Костшину. Казалось, что в этой стороне дым несколько рассеялся. Я видел какие-то железнодорожные пути и даже деревья.

Снова по нас начали бить зенитки. Вдруг один из снарядов разорвался почти у самого мотора. Машину тряхнуло. Она словно присела и сошла с курса, как бы наткнувшись на невидимый барьер, оказавшийся на ее пути. Меня бросило в жар: снаряд разорвался очень близко, а это всегда действует на нервы.

Чтобы уйти из зоны огня, я отдал ручку от себя и влево, но тут же почувствовал резкий толчок. Я подумал, даже, кажется, громко крикнул: "Подбит!" - и, машинально удерживая самолет рулями, в напряжении ждал, что же будет дальше. Это продолжалось не более двух-трех секунд. В голове, как в калейдоскопе, проносились различные картины: вот я открываю фонарь, отстегиваю ремни, переворачиваю "як" на спину, вываливаюсь из самолета, раскрываю парашют...

Увлекшись, Лисецкий начал оживленно иллюстрировать жестами свои предполагаемые действия и вдруг вскочил с кресла.

- А вы-со-та? - проговорил он, растягивая слова.

Признаюсь, у меня перехватило дыхание. Мне на минуту показалось, будто я сам вываливаюсь из самолета, ясно сознавая, что не сумею воспользоваться парашютом.

Лисецкий снова сел и произнес:

- Но я не выпрыгнул.

Он не выпрыгнул потому, что действительно было слишком поздно. Да к тому же он находился над территорией, занятой противником. Он решил рискнуть и попытаться дотянуть до своих.

"Як" все еще подчинялся руке летчика. Из пробитых баков вытекали остатки бензина; выпустившееся до половины шасси невозможно было ни убрать обратно, ни выпустить до конца; давление горючего резко упало; мотор, к которому прекратилось поступление топлива, фырчал и захлебывался.

Лисецкий подумал, что, если гитлеровцы снова начнут стрелять по нему, Кремпа прикроет его огнем своих пулеметов. Чтобы уменьшить вероятность пожара, возможного при вынужденной посадке, Лисецкий выключил зажигание. Затем крикнул Кремпе по радио: "Я подбит! Иду на посадку!" - и пошел вниз к земле.

- Я увидел землю и... оцепенел, - продолжал Лисецкий. -

Прямо передо мной петляли линии окопов. Направо, у высокой железнодорожной насыпи, пылал полустанок, налево вытянулся ряд двухэтажных домов, доходивший почти до самой насыпи. Правда, можно было еще попытаться проскочить между этими домами и насыпью и приземлиться на вспаханной полосе. Но этому мешал небольшой пруд посреди болотистой лужайки. И вдобавок ко всему между окопами и этим прудом торчала высокая копна сена...

Я тут же понял, что в этом лабиринте мою машину совершенно невозможно посадить, понял, что вряд ли выйду целым из этой передряги, а может, даже не выйду совсем. Однако присутствия духа не терял. Даже наоборот, при всем моем нервном напряжении, я трезво оценил создавшуюся обстановку и, кажется, не допустил ни одной ошибки.

Я скользнул на крыло, пронесся над окопами, вовремя выровнял машину и пролетел совсем рядом с окнами дома, стоявшего метрах в пятнадцати от железнодорожной насыпи. Меня несло прямо на эту торчащую копну сена.

К сожалению, когда я поравнялся с верхушкой копны, скорость самолета еще не была достаточно погашена. Задев копну левым крылом, "як" развернулся - крыло рассыпалось на куски, ударился о землю концом правого крыла - оно тут же сломалось у основания, пропахал винтом глубокую борозду и... тяжело плюхнулся на спину.

Меня мотало в кабине, как щепку, потом, очевидно, я стукнулся обо что-то головой и потерял сознание.

Пришел я в себя в санитарной машине. Незнакомый русский врач вез меня в госпиталь. Я совершенно не мог говорить, меня все время тошнило. От боли я стискивал зубы. Машина бешено мчалась по ухабам и выбоинам, носилки подпрыгивали, а крытый кузов трещал и, казалось, был готов вот-вот развалиться. Наконец, машина выскочила на ровное шоссе. Тут я смог чуть-чуть повернуть голову... Я увидел молодого санитара. Он судорожно ухватился обеими руками за носилки, пытаясь сохранить равновесие. Санитар наклонил надо мной потное лицо, покрытое жиденькой, давно небритой щетиной, и произнес: "Пронесло!"

Машина сбавила скорость, и мне стало немного лучше. Я спросил санитара, что же произошло, потому что сам ничего не помнил.

- Вас подбили, - ответил он, смотря мне прямо в глаза. - Вы упали в полосе шестьдесят пятой армии, метрах в двухстах от окопов, но на нашей стороне. Из кабины самолета вас вытащили солдаты, а потом вызвали нас. Мы не могли подъехать ближе:

фашисты открыли бешеный огонь. Как вы себя чувствуете?

Я попробовал пошевелить руками и ногами. Затем, опираясь о стенку кузова, приподнялся и сел. У меня ныло все тело, а на лбу под бинтом я нащупал здоровенную шишку. Все остальное, кажется, было цело. Тут я припомнил, наконец, свою посадку и, признаюсь, удивился, что остался жив. Мне очень хотелось пить. Санитар дал мне воды. Я спросил его о Кремле.

- Он полетел на запад. Сначала снизился над вашим самолетом, сделал круг, а затем полетел!

Я подумал, что Кремпа, очевидно, давно вернулся в полк и что товарищи, наверное, уже успели выпить "за упокой моей души". А переправа все же уцелела, - закончил Лисецкий свой рассказ и улыбнулся.

"Як" без номера

Подпоручник Кремпа, поручник О'Брайен и я медленно шли по дороге, огибающей аэродром. О'Брайен уже не служит в полку "Варшава", но иногда приезжает сюда навестить старых товарищей, с которыми вместе воевал и прошел весь боевой путь от аэродрома в Задыбе-Старе до Мётлова - последнего фронтового аэродрома полка.

Мы шли не торопясь, потому что О'Брайена все еще тревожила раненая нога. Ранение он получил в результате, как он говорил, "дружеского недоразумения". Это случилось в 1946 году, уже после войны. Врачи обещают его скоро вылечить, но пока, как только молодой поручник замечает в глазах незнакомых девушек выражение восхищения, смешанного с сочувствием, он весь сжимается от неловкости.

- Они, наверное, думают, что я был ранен на фронте, - обратился он ко мне, - и видят во мне героя... Вот ведь какая история!

Я, право, не знаю, о чем. думают очаровательные девчата, заглядываясь на молодого ветерана войны в форме летчика, на груди которого красуются разноцветные орденские ленточки. Безусловно, О'Брайен нравится девушкам, хотя сам, кажется, уделяет им не очень много внимания. Он довольно высокий, худощавый и хорошо сложенный молодой человек, со светлыми, глубоко посаженными глазами и волнистой русой шевелюрой. Его покрытое загаром лицо, с правильными чертами и несколько задиристым выражением, всегда привлекает к себе внимание. Нет ничего удивительного в том, что девушки заглядываются на такого парня.

В 1941 году О'Брайена, члена одной из подпольных групп, схватили гестаповцы. Но ему удалось бежать. 13 мая он перешел под Саноком на советскую сторону.

Когда в 1943 году под Рязанью начала формироваться 1-я польская дивизия имени Тадеуша Костюшко, О'Брайен прибыл туда и был зачислен в 4-ю эскадрилью, где проходил обучение под руководством инструктора Никонова.

- Жаль только, что по сравнению с первыми эскадрильями, мы начали летать довольно поздно. Так, на первое боевое задание я вылетел только в декабре сорок четвертого года, - вспомнил О'Брайен.

- А вы? - спросил я подпоручника Кремпу.

- А я еще несколькими месяцами позже, - ответил он. - Первый раз я полетел с Калиновским на разведку в район Врицена, и нам сразу же пришлось вести бой с четырьмя "фокке-вульфами".

Кремпа и Калиновский поднялись в воздух уже под вечер. Видимость была довольно плохой. Примерло на полпути, за Одером, на высоте 800 метров, их окутало дымом. Кругом пылали пожары, вызванные огнем артиллерии. Видимость еще больше ухудшилась и, вероятно, поэтому подпоручник Кремпа не заметил идущей прямо на него четверки "фокке-вульфов", которые еще издали открыли огонь. Калиновский подпустил их поближе, потом боевым разворотом взмыл вверх, ведя за собой молодого напарника, и зашел "фокке-вульфам" в хвост. Это произошло так быстро, что Кремпа понял, в чем дело только тогда, когда уже выровнял машину. Заметив "фокке-вульфы", он по примеру своего ведущего свалился на одного из "их сверху и нажал на гашетку. Потом выпустил подряд три длинные очереди в другой "фокке-вульф". Калиновский приказал ему прекратить огонь. Противник уходил вниз. Преследовать его было некогда впереди еще невыполненное задание.

- Мы тогда собрали очень ценные данные, - сказал Кремпа. - Но, в сущности, этот наш вылет был совсем обычным, и только мне он показался необыкновенным: первый раз я дрался с врагом и первый раз был за линией фронта - над Берлином.

Некоторое время мы шли молча. По свежей зелени аэродрома плыли тени облаков. Высоко в небе заливались жаворонки. Теплый, южный ветерок, резвясь, гонял по полям первые пушистые семена одуванчиков. Было по-весеннему тепло и спокойно, а мы вспоминали о своем недавнем прошлом, о том, как земля дымилась я пылала под нами в аду войны. Она лежала черная и обугленная, перепаханная гусеницами танков, изрытая снарядами и обильно пропитанная кровью людей, отдавших свою жизнь за нашу победу.

Мы выстояли, мы живем! Поют жаворонки, плывут облака, шумит ветер, вокруг весна и мир. В эту минуту все окружающее

показалось мне удивительно необычным: и то, что я здесь; и то, что эти два летчика спокойно идут рядом со мной, а вокруг нас не падают снаряды и не слышно грохота боя; и еще то, что наши слова не могут вызвать из прошлого той бури, которая пронеслась над землей, хотя каждая наша фраза воскрешает в памяти картины пережитых волнений, горя и страданий войны.

Из глубокой задумчивости меня вывел голос подпоручника О'Брайена:

- Вы не слыхали об этом немецком "яке"?

Я не понял его вопроса. Очевидно, кто-то из них вспомнил сейчас о каком-то случае, а я, задумавшись, не слышал этого. Мне стало неловко и я спросил:

- О каком "яке" вы говорите?

- Его так и не удалось сбить, - - вставил Кремпа и пояснил: - Это был тот "як", с которым я встретился во втором в моей жизни воздушном бою.

- Сначала мы вообще не верили в его существование, - сказал О'Брайен. Но командование, вероятно, было иного мнения. Вскоре после первых же донесений советских летчиков-истребителей об этом "яке" мы получили приказ сбивать все подозрительные самолеты наших образцов, не имеющие номера или атакующие нас.

- Как раз этот "як" был без номера, - снова вставил подпоручник Кремпа. - Я это сразу заметил, да только не сообразил сначала, в чем дело. Это было для меня такое... такое дьявольское наваждение.

Меня заинтересовал его рассказ. Мы уселись под невысоким кустиком, чтобы выкурить по сигарете, и Кремпа рассказал нам о своем втором воздушном бое.

Звено "яков" во главе с майором Лисецким сопровождало штурмовики на очередное задание. Подпоручник Кремпа летел за ведущим во второй паре; первую пару, как непосредственное прикрытие "илов", составляли поручник Калиновский и хорунжий Яворский. На этот раз Кремпа летел позади всех, несколько правее и метров триста выше. Он прекрасно видел все наши самолеты.

Недалеко от Одера Кремпа заметил большую группу наших штурмовиков в сопровождении истребителей. Вероятно, они возвращались на свой аэродром. Самолетов противника нигде не было видно. Они вообще теперь редко показывались вблизи позиций наших войск.

Между Одером и франкфуртским шоссе наших самолетов в воздухе стало больше. При приближении Кремпа легко узнавал их по советским опознавательным знакам. Но вот он заметил

одинокий "як", идущий северовосточным курсом. Сначала Кремпа не обратил на него внимания. И только когда истребитель значительно приблизился и начал заходить ему в хвост, Кремпа обернулся, чтобы еще раз убедиться, что это действительно "як".

Поворачивая голову назад, Кремпа непроизвольно слегка нажал на правую педаль и отвел в правую сторону ручку управления. Может быть, это его и спасло. Самолет несколько уклонился в сторону от курса, и поэтому первая очередь снарядов прошла почти рядом с его левым бортом. Все это длилось не больше секунды. Очевидно, в следующие одну-две секунды нападающий вносил поправку, поскольку цель уходила от него в сторону. Но Кремпа настолько был поражен этой неожиданной атакой, что даже не подумал об этом. Для него близкий силуэт "яка" был всегда синонимом безопасности.

И вдруг эти очереди!..

"Мне померещилось", - подумал Кремпа.

Но нет, ему не померещилось. "Як" снова держал его на прицеле и бил! Бил по нему!

Кремпа изо всех сил нажал на педаль и рванул ручку на себя. Самолет сделал переворот и пошел вниз. Земля мелькнула сначала где-то сбоку и на миг застыла неподвижно прямо перед летчиком. Он вывел самолет из пикирования и... увидел "як" с красными звездами на фюзеляже, но... без номера. Истребитель круто разворачивался, стараясь зайти сверху и в хвост Кремпе. Кремпа сделал вираж с набором высоты. Он видел, как "як" резко накренился в глубоком вираже, чтобы догнать его. Использовав такой выгодный момент, Кремпа дал еще больший крен машине и ринулся на противника. Он несся почти отвесно вниз. Быстро прицелился и уже приготовился нажать на гашетку, как снова почувствовал всю нереальность происходящего. Перед ним, прямо перед стволами его пушек, был "як", "як" с красными звездами!

Кремпа сразу же очнулся, но... момент был упущен, враг уже уходил. Кремпа повернул за ним и, используя скорость пикирования, понесся следом. Тщательно прицелившись, Кремпа наконец открыл огонь. Но "як" вдруг исчез, затерявшись на темном фоне какого-то леса. Искать врага не было времени. Кремпа понял, что сейчас для него самое главное - набрать высоту. Перегруженный мотор натужно ревел и тяжело тянул самолет вверх. Продолжая набирать высоту, Кремпа осматривался по сторонам и даже сделал поворот, чтобы увидеть, что происходит за ним. Но тут он вспомнил о задании, и у него даже кольнуло в сердце: ведь он вступил в схватку, ни единым словом не предупредив командира звена... Где же он теперь?

Он еще раз осмотрелся вокруг и увидел, что "як" без номера

исчез, как будто его поглотил этот густой, темный лес, простиравшийся внизу.

"Улизнул, черт бы его побрал, - подумал Кремпа. - Но куда же теперь я должен лететь?.."

Он попытался вспомнить, как долго продолжался бой: минуту? две? может быть, десять? Исправив курс, Кремпа полетел на юго-запад. Справа над ним виднелась сеть каналов вокруг небольшого озера с насыпями плотин. Каналы сходились к маленькому городку с железнодорожной станцией.

Кремпа сориентировался по карте.

"Одерберг, - подумал он. - Если дальше, на севере, есть небольшое озеро, то эта путаница каналов будет каналом Филов".

Он повернулся назад, напряг зрение и далек" позади заметил сверкающую гладь озера. "Вот оно, озеро, но что мне до этого? Может быть, я их еще догоню?" - подумал он.

Он вышел к Штейнбеку и взял курс на Бернау. Еще издали заметил какую-то группу штурмовиков, а над ними несколько "яков". Приблизившись, Кремла посчитал: их было четыре. Со следующей группой "илов" летела только пара "яков".

"Нет, так я их не найду, - сказал он себе. - Надо запросить своих по радио или возвращаться".

В ту же минуту он заметил еще четыре штурмовика. Два "яка" держались тут же при них, а один летел выше, с левой стороны строя. Кремпа назвал пароль и сейчас же услышал голос майора Лисецкого:

- Ну, наконец нашелся. Что с тобой стряслось?

Он ответил, что вел бой.

- С "яком", - добавил, - но тот удрал.

- Жаль, - ответил Лисецкий. - Редкая добыча.

Кремпу удивил этот несколько иронический тон, но на разговоры и выяснения уже не было времени.

- И только когда мы вернулись на аэродром, - сказал подпоручник, - я узнал, что несколько дней назад майор Лисецкий также видел этот "як" без номера. Видели его и Хромы и Калиновский, когда "як" пытался подкрасться к ним сзади. Но ему не удалось никого из них захватить врасплох, и он сразу же пускался наутек, как только его пытались атаковать.

Кремпа добавил еще, что до сих пор история с этим "яком" кажется ему загадочной и неестественной, несмотря на достоверные подтверждения таких трезвых и рассудительных людей, как Калиновский и Хромы.

- Это не значит, что я сомневаюсь в существовании этого "яка" без номера, - пояснил Кремпа. - Только то состояние, которое я испытал при встрече с ним, казалось мне нереальным, будто все

это я пережил во сне.

О'Брайен слегка пожал плечами и иронически усмехнулся. Ничего загадочного в этой истории он не видел.

- Я знал еще одного такого же фантазера. Ему тоже многое мерещилось, сказал О'Брайен.

- Кто же это? - спросил я.

- Владек Журавский, - ответил О'Брайен. - У него также разыгралось воображение, и с ним тоже стряслось "необычное". Мы тогда совершали налет на Фельтен. Это северо-западнее Берлина, недалеко от Хафеля. В налете на город принимало участие шесть "илов" и столько же наших "яков". Я и мой напарник шли на одной высоте, а Журавский с тремя другими - выше. Над Фельтеном на нас напала целая свора "фокке-вульфов".

Те две пары "яков", которые находились выше, закрутились с ними в карусели. На каждый наш самолет приходилось не менее трех "фокке-вульфов". А тем временем мы вместе с "илами" делали на Фельтен заход за заходом. Вдруг на нас сверху, как снег на голову, свалились два "фокке-вульфа". Все было бы ничего, если бы мы могли ими заняться. Но вы ведь сами знаете непосредственное прикрытие может только огрызаться... Вот мы и огрызались, в то время как над нами, в двухстах метрах выше, все вокруг просто кипело. Нас наверняка бы тогда подбили, так как сверху свалилась еще пара "фокке-вульфов" и тоже начала нас клевать, но, к счастью, вскоре к нам на помощь подоспели два звена советских истребителей.

Как только немцы их заметили, сразу дали газ и - наутек! Ну, а "илы" своими бомбами превратили железнодорожные линии в Фельтене в итальянские макароны (знаете, такие тоненькие, они доставляют нам столько хлопот, когда их ешь) и... преспокойно повернули к себе домой.

Мы никак не могли разобраться в этой кутерьме и, что хуже всего, не могли подсчитать, кого не хватает. И только после, на аэродроме, выяснилось, что погиб Широкун. Многие возвратились с пробоинами, а у Журавского был продырявлен бензобак. Он знал, что не дотянет до Барнувко, и на обратном пути усиленно искал какой-нибудь другой аэродром. Наконец у самого Одера он нашел подходящий и сообщил нам по радио:

- Прекрасный аэродром, только почему-то маскировка ни к черту: машины стоят у леса, как на выставке, их за целых десять километров видно!

Потом он рассказал, как увидел на старте дежурного с флажком и даже выложенное на самой середине взлетно-посадочной полосы "Т". Почти как в доброе мирное время. Журавский сделал круг над аэродромом и медленно пошел на

посадку. Фыркавший на последних каплях бензина мотор заглох еще в воздухе. Естественно, что после проведенного боя Журавский чувствовал себя немного разбитым и был измучен неуверенностью: сумеет ли перетянуть с пробитыми баками через линию фронта. Но теперь, видя перед собой аэродром, он успокоился. Правда, его удивила мертвая тишина и неподвижность, царившие на этом аэродроме. Кроме дежурного на старте, он никого не заметил. Не видел ни одного механика, ни часового возле самолетов - ни единой живой души. Самолет быстро терял скорость и приближался к земле. Машина остановилась метрах в двухстах от самолетов, выстроившихся в ряд у самого леса. Тишина, как "гробовая плита", по выражению Владека Журавского, снова сомкнулась над его головой. Дежурный на старте продолжал стоять неподвижно с опущенным вниз флажком. Вокруг царил сонный покой. Владек позже рассказывал мне, что тогда ему показалось, будто все летчики и весь обслуживающий персонал внезапно умерли от разрыва сердца, а дежурный с флажком окаменел от ужаса.

Журавский вылез из поврежденного "яка" и отстегнул парашют. Колени дрожали, икры ног сводила судорога. Он шел очень медленно, как на чужих ногах, боясь, что упадет. На полпути окликнул дежурного, но тот даже не шевельнулся. Он стоял, наклонившись вперед, в какой-то неестественной позе, как будто загипнотизированный. Журавский, подойдя поближе, окликнул его еще несколько раз. Безрезультатно. Неподвижность этого странного человека казалась ему все более подозрительной. Владек не мог его хорошо рассмотреть: заходившее солнце бросало свои слепящие лучи из-за спины "глухого паралитика", как мысленно окрестил дежурного рассерженный Журавский. Его начала бесить эта тишина, которая была просто невыносимой после горячки недавнего боя. Он осматривался по сторонам, но по-прежнему не видел ни одной живой души, не слышал ни единого звука.

Наконец Владек обрел власть над своими ногами и оставшиеся до дежурного несколько шагов почти пробежал. Он схватил дежурного за плечо и сильно встряхнул. В немом молчании дежурный, даже не вздрогнув, во весь рост растянулся на земле. Журавский отскочил в сторону, как кузнечик. Только спустя минуту он понял, что перед ним искусно сделанный манекен. Он зло пнул его ногой. Фонтан опилок поднялся вверх из распоровшейся груди "дежурного". Теряясь в догадках, Журавский решил поискать более разговорчивое общество на этом погруженном в молчание аэродроме, кстати оказавшемся не в таком уж хорошем состоянии, как это ему показалось сверху. Он

пошел напрямик к самолетам, стоящим на самом краю аэродрома. Почти на каждом шагу он натыкался на многочисленные ямы. Он поздравил себя с тем, что ему удалось сесть, не свернув шею, на довольно ровный отрезок этой поляны, и удивлялся, как остальные самолеты взлетают и садятся, не ломая шасси.

Добравшись до первого с краю самолета, уставший Журавский оперся на крыло и тут же услышал треск и почувствовал, что падает. Он рухнул на землю вместе с отломанной у самого основания плоскостью. Владек вескочил, как будто его укусила змея: крыло, выдерживающее на одном квадратном метре тонну нагрузки, - это крыло обломалось под весом его тела!..

От страха, усугубляемого мертвой тишиной, его всего трясло... Наконец он овладел собой и начал осторожно ощупывать стоящие вокруг самолеты. Его изумлению не было границ: все они были сделаны из картона и тонкой фанеры. Это были всего лишь макеты, как и чучело дежурного по старту.

До сих пор Владек никогда не слыхал о ложных аэродромах. Он настолько был потрясен этой "загадочной" историей, что снова вскочил как ужаленный, услышав живой человеческий голос.

Голос принадлежал потешной и весьма разгневанной фигурке. Этакая мадам Тюссо{2} в военном, мужском варианте. Фигурка, в форме лейтенанта, появилась на изрядно погнутом дамском велосипеде. Лейтенант раскрыл рот и разразился такой бранью, что бедному Владеку показалось, будто на него набросилась стая бешеных волков. Лейтенант гневался совершенно справедливо, и растерявшийся Владек начал наконец что-то понимать. Он позволил свирепому начальнику аэродрома излить свой гнев до конца, а затем, не сумев найти оправдания своим разрушительным действиям, откровенно во всем признался. Этим он немного подкупил гневного лейтенанта, который с явным удовольствием слушал, как его макеты были приняты за настоящие самолеты, да еще кем - летчиком!

Через четверть часа они уже были друзьями. Лейтенант угостил Журавского ужином, а солдаты, обслуживающие аэродром (их было всего трое), подтянули тем временем "як" Журавского на последнее место в ряду фанерных макетов.

- Ну а теперь сами скажите, чья "необычная" история интереснее? Моя про Журавского или же Кремпы про "як" без номера? - спросил О'Брайен. - Между прочим, - добавил он, не дожидаясь ответа, - немцы не дали себя обмануть и, с редким для них чувством юмора, разбомбили ложный аэродром... деревянными бомбами!

Остров Гристов

Мы возвращались по берегу Нарева с воскресной прогулки.

- Летать над морем нам приходилось не часто, - рассказывал поручник Човницкий, - только когда нас назначали сопровождать штурмовики в налетах на Колобжег. Но мне пришлось летать над морем и при выполнении совершенно других заданий. Я хочу рассказать вам об одном из этих полетов, хотя это, может быть, и не особенно интересно. Вы, надеюсь, никуда не торопитесь?

Нет, я никуда не торопился. Сейчас, беседуя с этим образованным, знающим офицером, я не только хотел услышать о проведенных им воздушных боях, но и пополнить собранные мною материалы сведениями о роли авиации в двух самых крупных операциях, в которых участвовала 1-я Польская армия на пути от Варшавы до берегов Балтики. Я расспрашивал поручника Човницкого о Померанском вале, о Колобжеге и полетах над морем. Данный им точный и сжатый, как донесение, анализ событий обнаруживал широкий кругозор этого незаурядного офицера. Командование, видимо, высоко ценило его способности, так как через месяц после нашего разговора его направили на курсы командиров полков.

- Восемнадцатого марта Колобжег пал, и мы занялись островом Гристов, продолжал Човницкий. - Это был даже не остров, а, скорее, полуостров, соединенный с сушей узкой земляной дамбой, чем-то вроде плотины со шлюзами. Первый раз я полетел туда с майором Гашиным. Он командовал нашим полком после гибели подполковника Талдыкина.

День был исключительно солнечный, и только легкая дымка висела в прозрачном воздухе. Мы вылетели в семнадцать часов из Дебжно. Дул слабый северный ветерок. Сначала мы летели над освобожденной территорией. Внизу, на земле, были видны следы недавних боев. Сожженные деревни, взорванные мосты, подбитые танки, брошенные противником автомашины и пушки... Дымка ухудшала видимость, и я увидел Колобжег, когда до него оставалось всего лишь три километра. Белая линия прибоя резко очерчивала высокий берег. На нем, среди темной зелени хвойных деревьев, громоздились развалины домов, пострадавших от жестокого штурма.

Море было каким-то блеклым, даже белесоватым, почти как распростертые над ним облака, уходящие длинными полосами на север. И только когда мы ушли далеко от берега, вода под нами стала темной, а слева засеребрилась в солнечных лучах. Мы повернули на запад. Прямо перед нами солнце светило мягким рассеянным светом. Справа небо и море сливались настолько, что невозможно было найти между ними границу. Поворачивая

голову в эту сторону, я испытывал странное чувство потери равновесия. Я не мог определить положения машины в воздухе. Иногда мне казалось, что сила земного притяжения совсем исчезает, и я лечу то прямо в небо, то головой вниз, к земле. Чем выше мы поднимались, тем сильнее становилось это ощущение. На высоте трех тысяч метров мы очутились в молочной голубизне, охватившей нас со всех сторон. Море под нами и еле заметный берег вдали, казалось, растворились в воздухе. Единственным реальным предметом было солнце, светившее нам прямо в лицо.

Никогда прежде окружающее нас пространство не казалось мне таким бескрайним, хот" видимость и уменьшилась, пожалуй, до двух километров. Обычно в облаках или густом тумане особенно сильно гнетет отсутствие простора. Сейчас же мне казалось, что я повис вместе с самолетом в безграничном пространстве. Будто во всей вселенной остались только солнце да два наших "яка".

Я вдруг представил себе, что отказал мотор. Что бы я стал делать в этом случае? Вам смешно это слышать. Безусловно, в запасе у меня была высота и я вполне дотянул бы до берега. Но в тот момент мне было не до смеха: берег перестал для меня существовать.

Он исчез, растворился в этом молочно-голубом просторе.

Я взглянул налево, надеясь увидеть очертания суши, но не заметил никакой разницы между блеклым однотонным небом и бледной голубизной того, что, очевидно, было землей. Только под крылом самолета я увидел какое-то темноватое пятно, напоминающее тень облака. "Слева Гристов. Зайдем с северо-востока", - сказал майор Гашин, и я сразу же очнулся.

Прибавив газ, я поравнялся с машиной Гашина. Мы должны были пикировать и фотографировать, держась крыло к крылу, чтобы застигнуть противовоздушную оборону противника врасплох. На острове было столько зенитных батарей, что мы не могли бы ни повторить заход, ни даже пикировать один за другим. Но пока внизу царило полное спокойствие. Мы знали, что стоит нам только войти в зону обстрела, как это спокойствие сменится огненным адом.

На малых оборотах мы сделали плавный разворот и с полубочки вошли в пике.

Машины ринулись к цели. Я чувствовал, как резко возрастает скорость. Передо мной, как на матовом стекле фотокамеры, из молочной пучины вынырнула земля и начала вырисовываться все яснее и яснее. Я взглянул на высотомер. Желтая стрелка прибора ползла вниз и уже миновала 2000. Ураганный ветер давил на

стенки кабины, и казалось, что они вот-вот вомнутся внутрь. В это мгновение с земли, из железобетонных дотов и окопов, нам навстречу понеслись длинные нити плотных очередей. Я видел, как они ослепительно ярко сверкали между мной и Гашиным. Они летели все гуще и гуще, то сближаясь, то вдруг рассыпаясь. Каждое мгновение я ждал взрыва, толчка, удара или звона разбитой приборной доски. Хотя это и продолжалось всего лишь несколько секунд, я больше не выдержал и нажал на гашетку. Я видел, как трассы моих снарядов скрещиваются с трассами снарядов, летящих мне навстречу. Мне трудно сказать, как и во что я целился. Я просто стрелял в землю, которая стреляла в меня, и это помогло мне удержаться еще три-четыре секунды от инстинктивного желания потянуть ручку на себя.

Мы неслись вниз, словно две тяжелые железные стрелы, и вспахивали воздух клубящимися бороздами, которые сходились за нами с шумом и грохотом сотен водопадов. Свалившись вниз, с высоты двух тысяч метров, мы на огромной скорости начали выводить машины из пикирования. Я потянулся к переключателю аэрофотоаппарата. В эту минуту моя ладонь весила, наверное, килограммов сорок. На меня давила огромная сила, но это ни на миг не отвлекало моего внимания, сосредоточенного на том, чтобы не отрываться от самолета Гашина. Он уже перешел в горизонтальный полет и прибавил газ.

Момент перехода самолетов из пикирования в горизонтальный полет на высоте тысячи метров был для нас, пожалуй, самым тяжелым в этом вылете: все орудия противника, молчавшие до сих пор под огнем наших пулеметов, вдруг ожили. Очевидно, наше внезапное появление ошеломило гитлеровцев, и они приняли нашу стрельбу за обычную атаку. Чтобы выполнить аэрофотосъемку, мы должны были некоторое время лететь по прямой на заданной высоте. Это был самый выгодный момент для вражеских зенитных батарей. Под адским огнем мы не могли теперь ни маневрировать, ни стрелять. Мы ничего не могли предпринять для своей защиты, и нам оставалось только одно - изменять скорость.

Мне казалось, что все это длится целую вечность. В действительности же мы летели по прямой не больше полминуты; потом, выйдя к заливу, мы снизились и пошли на бреющем полете. Миновав Камень-Поморски, мы над самой землей мчались на север. Низкий берег, поросший лесом, вдруг исчез из-под крыльев моего самолета, и я снова очутился над морем.

Майор Гашин летел немного сзади меня и левее. Я уменьшил обороты, давая ему возможность обогнать меня. Мы снова были над открытым морем. Потеряв из виду берег, мы поднялись выше.

Домой возвращались более "короткой дорогой: не долетая до Колобжега, повернули на юго-восток.

Фотоснимки вышли, кажется, удачными, так как потом никто из наших больше на Гристов не летал. Несколькими днями позже мы узнали, что эскадрильи штурмовиков разбомбили на этом острове стартовые площадки для запуска самолетов-снарядов. Сказать по правде, я даже не знаю, как они выглядели, эти снаряды...

Човницкий закончил свой рассказ, и мы некоторое время шли молча. С севера надвигалась большая темная туча и медленно закрывала солнце. Подул ветер. Он расчесывал длинные, низко свисающие ветви плакучих из и волновал зеркальную гладь воды. Над нашими головами кружился рой мошкары, с шумом проносились ласточки, а с болотистых лугов в воздух срывались дикие утки и стаи куликов.

Мы свернули на шоссе и пошли в сторону города. Вокруг царила тишина. Не было ни души.

- Это было больше двух лет назад, - снова заговорил Човницкий. - Мне все время кажется, что война окончилась совсем недавно, несколько недель назад, а уже прошло два года... Мне бы хотелось поехать сейчас в Колобжег. Ведь я видел его только с самолета, во время войны. Сверху все кажется иным. Говорят, это очень красивый город. Сейчас там тоже весна...

Мне показалось, что он как-то сам удивился своим последним словам. И впрямь, после того Колобжега, который Човницкий видел во время осады весной 1945 года, теперешний Колобжег показался бы ему совсем другим. Тогда он видел в этом городе лишь район боевых действий, в котором его интересовали только укрепления, артиллерийские батареи, коммуникации, движение транспортов и кораблей. Сегодня он увидел бы там такую же мирную картину, как и здесь: мелькавших в воздухе ласточек, пляшущие столбы мошкары, кроны деревьев, раскачиваемые ветром; ощутил бы запах леса под Камнем Поморским; услышал бы шум морского прибоя, накатывающего на узкий песчаный пляж длинные валы волн, которые выбрасываются на песок и рассыпаются мириадами перламутровых брызг...

- Вы обязательно должны туда съездить. Я прекрасно понимаю, почему вас туда тянет, - сказал я.

- Да, тянет, как преступника на место преступления, - весело рассмеялся Човницкий. - Кажется, я все-таки там побываю...

Коза М. П. над Вриценом

Я сразу же уточняю: "Коза М. П." расшифровывается как "коза ману проприа", что в переводе с латинского означает: "коза, собственноручно доимая". Так шутливо прозвали поручника

Подгурского его товарищи. Я должен сразу пояснить, что поручника никто не доил. Как раз наоборот: это поручник Подгурский собственноручно доил некую козу задолго до того, как стал летчиком-истребителем и поручником.

Что же касается прикрытия штурмовиков в атаке на Врицен, то это случилось еще позже - во второй половине апреля 1945 года. Перед самой войной Подгурский окончил офицерское танковое училище. После нападения Германии на Польшу осенью 1939 года он очутился за Уралом, в лагере для интернированных. Там его отнюдь не баловали. Как и всем, ему пришлось работать и в жару, и в лютые морозы, которые, кстати, были гораздо страшнее, чем жара.

При тридцати градусах ниже нуля местные жители говорили: "Однако, это уже похоже на оттепель". На работу выходили, если температура была не ниже сорока. Но обращались с ним хорошо, и условия жизни у него, как и у всех интернированных, были нисколько не хуже, чем у коренных жителей этого сурового края.

Зимой 1941 года Подгурский схватил сильное двухстороннее воспаление легких. Его отправили в больницу в Пермь. Когда дело пошло на поправку, Подгурский узнал о том, что между Советским правительством и польским эмигрантским правительством в Лондоне заключено соглашение о взаимной помощи в войне против Германии и формировании польских воинских частей на территории СССР.

После перенесенной болезни Подгурский был еще слишком слаб, чтобы тотчас же отправиться в путь, туда, где формировалась польская армия. Первая попытка предпринять такое путешествие окончилась для него плачевно: на следующий же день на каком-то железнодорожном вокзале он от слабости потерял сознание. О нем позаботилась семья польских поселенцев из близлежащего колхоза. Они взяли его к себе, и Подгурский пролежал у них еще некоторое время, пока наконец молодой организм не победил болезнь. Но Подгурский на этот раз уже был осторожнее и решил не пускаться в далекий путь, пока окончательно не окрепнет. В поле он работать еще не мог, и поэтому, когда все уходили на работу, оставался в доме хозяйничать и пас на лугу козу, молоко которой возвращало ему силы.

Но вот наступила осень. Он больше не мог сидеть сложа руки. Поблагодарив хозяев за заботу и хлеб-соль, он снова двинулся в путь. По дороге встречал таких же, как и он, стремившихся вступить в ряды польской армии, которая формировалась где-то в центральных областях России. Так всю зиму 1942 года он скитался по дорогам в поисках польской армии. Наконец

добрался до Чирчика под Ташкентом. И здесь он узнал, что польская армия, вместо того чтобы двинуться на запад и драться с гитлеровцами, ушла в Иран{3}. Подгурский не понимал политической подоплеки этого ухода. Он был солдатом, хотел бить врага. И потерял эту возможность.

Весной 1943 года Подгурский узнал, что где-то под Рязанью формируется польская дивизия. Не долго думая, он снова пустился в путь. Наконец он добрался до места и был сразу же зачислен в 1-й танковый полк. Его, подготовленного танкиста, приняли охотно. Но когда он узнал, что в Григорьевском формируется авиационный полк, ему захотелось перейти туда. Правда, сделать это было нелегко, но Подгурский добился своего и начал летать.

Его инструктор, лейтенант Аникин, спокойный и опытный летчик, считал Подгурского способным учеником. После тридцати полетов с Аникиным Подгурский сделал первый самостоятельный вылет на учебно-тренировочном самолете УТ-2.

Каждый летчик навсегда запоминает свой первый вылет без инструктора, первое боевое задание и первый воздушный бой.

Первым боевым заданием Козы М. П. (это прозвище буквально прилипло к Подгурскому) был патрульный полет над Варшавой в сентябре 1944 года. А первый свой бой он провел, прикрывая штурмовики в налете на Врицен в апреле 1945 года.

Восемь горбатых "илов" уже делали круг над Барнувко, когда звено истребителей еще только выруливало на старт. В первой паре были поручник Лобецкий и поручник Подгурский, во второй - поручник Штакхауз и хорунжий Вешхницкий.

И вот навстречу истребителям стремительно понесся лес, потом он ушел под крылья и прижался к земле. Машины набрали высоту, поднялись выше строя штурмовиков. В это время "илы" пролетали над шоссе, оставив слева Дембно. Истребителя пристроились к штурмовикам с обеих сторон.

Лобецкий и Подгурский прикрывали непосредственно штурмовики, а Штакхауз и Вешхницкий, словно овчарки, охраняющие стадо, носились вокруг, заходя то сзади, то сверху, то с боков.

Полоса леса оборвалась, но ненадолго. Самолеты миновали шоссе и железнодорожную линию, соединяющую Костшин со Щецином, и вышли к обрывистому берегу Одера, поросшему густым кустарником. Дальше снова потянулись леса, раскинувшиеся от самой Старой Рудницы на севере и до Костшина на юге.

Тучи ползли на высоте полутора тысяч метров. Между ними попадались небольшие ярко-голубые просветы. Косые лучи

солнца особенно ярко сверкали на белоснежных краях облаков и падали вниз отвесными, слепящими каскадами.

Неожиданно из-под этого сверкающего ливня солнечного света вынырнули и тут же скрылись в мутной толще облаков две черные точки. Их можно было принять за пару охотящихся ястребов. Но острый взгляд Подгурского не подвел - это были самолеты.

- Справа прямо под облаками вижу две машины. Они сейчас над рекой, примерно над Гюстебизе. Кажется, направляются к нам, - тут же передал он поручнику Лобецкому.

- Вас понял, - ответил тот и стал вызывать вторую пару.

- "Лиса-два", "Лиса-два", "Лиса-два". Я - "Лиса-один", я "Лиса-один", - послышалось в наушниках.

- Я - "Лиса-два", - раздалось в ответ. - Я - "Лиса-два".

- Справа... - начал Лобецкий.

Штакхауз перебил его на полуслове:

- Вижу! Два "мессера". Оставьте их нам. Набираю высоту!

Подгурский оглянулся и увидел, как два "яка", в каких-нибудь двухстах метрах за ним, уклоняясь вправо, начали набирать высоту. Оба фашиста, вероятно, еще не заметили ни штурмовиков, ни их прикрытия и, не меняя курса, шли наискось, навстречу нашим "илам". У Подгурского даже шея заболела, - так он вертел головой во все стороны, стараясь не потерять из виду и приближающихся "мессеров" и набирающих высоту "яков". Но в этот момент Подгурский снова услышал голос Лобецкого:

- Смотри, Коза, не проморгай! Внизу тоже пара "мессеров"!

Подгурский глянул вниз и сразу же заметил их; на бреющем полете они приближались с северо-запада, со стороны Старой Рудницы. На темном фоне леса самолеты можно было различить только благодаря солнечным бликам, сверкающим на стеклах их кабин. Они подкрадывались к нашим штурмовикам, которые хорошо были видны снизу на фоне неба. Быстрые и юркие, они поминутно исчезали из поля зрения Подгурского, сливаясь с темной зеленью расстилавшегося под ними густого леса. Сердце у Подгурского билось все быстрее и быстрее. Нервы напряглись как струны, а в висках начало сильно стучать. Он ждал атаки. Было совершенно очевидно, что она вот-вот начнется, и поручник сильно беспокоился, удастся ли ему взять хотя бы одного из них на прицел. Фашисты были уже близко. Зайдя снизу и сбоку, они взмыли вверх, сделав боевой разворот, и бросились на два: последних "ила". Коза М. П. действовал проворнее: очереди его пушек перерезали фашистам дорогу. Снаряды, вероятно, прошли очень близко от цели, ибо "мессершмитты" внезапно сделали переворот и устремились, вниз.

Подгурского так и подмывало погнаться за ними. Он был уверен, что, имея большое преимущество в высоте и свободу маневра, одного-то уж из них он собьет. Но он не мог! Ни на одну минуту нельзя было оставлять штурмовики без прикрытия. И как хищный сокол, прикованный к жерди, с вожделением смотрит на летающих вдали голубей, так и Подгурский с тоской взирал на удаляющихся "мессершмиттов".

"Если бы я был в патрульном полете, они не осмелились бы вести себя так нахально; тогда бы я их не отпустил", - подумал поручник с горечью и неохотно замял свое место над идущими ровной лестницей "илами". Вместе с Лобецким он стал высматривать скрывшихся внизу "мессеров".

Подгурский первый заметил, как самолеты противника вышли из пикирования и снова устремились вверх, готовясь к новой атаке. На этот раз они оказались почти на одной высоте с ним, и это помешало поручнику немедленно открыть огонь. Он сделал переворот и нажал на гашетку как раз в тот момент, когда "мессершмитты" вынырнули над горизонтом в его прицеле. Подгурский заметил, что его снаряды проходят широко рассеянным веером, пересекая путь фашистских самолетов. Тогда он тут же под ними сделал такую быструю бочку, что у него потемнело в глазах. Внезапно он почувствовал страх, так как ничего не видел; теперь он был совершенно беспомощным, и в течение этих нескольких секунд гитлеровцы легко могли сделать из него буквально решето...

Чтобы поскорее возвратить зрение, затуманенное отливом крови от головы, Подгурский с усилием прижал подбородок к груди и весь сжался, каждый миг ожидая удара. Он ясно представлял себе эти резкие, молниеносные удары, как бы нанесенные дубинкой, а потом пронизывающую насквозь боль - в спине, в голове, в боку... Он каждой порой, каждой клеточкой своего тела ощущал эту предполагаемую боль.

Но ни одна очередь не попала в его самолет. А тем временем тьма понемногу рассеивалась. Подгурский увидел сначала свою руку, лежащую на ручке управления, затем ноги, упирающиеся в педали, и наконец контуры кабины. Он поднял голову. Горизонт лежал наискось к крыльям самолета и уплывал вверх, а земля с каждым мгновением росла и приближалась. Подгурский выровнял самолет и посмотрел вверх. Лобецкий дрался с "мессершмиттами". Его короткие злые очереди заставили фашистов повернуть и удирать без оглядки. "Хорошо, что он вовремя успел, - подумал Подгурский, подтягиваясь на свое место с правой стороны строя штурмовиков. - А ведь они могли мне здорово влепить..."

Он вдруг почувствовал страшную усталость. Глубоко вздохнув, он провел языком по пересохшим губам и вытер со лба ладонью мелкие капельки пота. Затем, усевшись поудобней в сиденье, задал себе вопрос: "Атакуют еще раз или нет?"

Он был взволнован и упрекал себя в том, что уже два раза упустил возможность сбить "мессершмитт".

"Надо было лучше целиться, - подумал он. - Особенно второй раз. Они были так близко... Ну ладно, теперь я не буду растяпой. Пусть только сунутся!"

Но "мессершмитты" больше не пытались атаковать. Они чувствовали себя неуверенно: их осталось только двое, так как другая пара, шедшая выше, вообще не ввязывалась в бой и сразу же повернула на запад.

Перелетев Одер, наши самолеты встретили плотный огонь зенитных батарей. Он усиливался с каждой минутой. Над Нойлевином и Вриценом их снова обстреляли с земли.

Так они долетели до шоссе, ведущего в Эберсвальде. Здесь штурмовики перестроились в боевой порядок и образовали круг, чтобы со стороны Шульцендорфа поочередно обрушиться на забитую составами железнодорожную станцию Врицен.

Несколько выше над ними кружились обе пары истребителей, готовые в любую минуту отбить воздушное нападение.

Но вот ведущий "илов" начал штурмовку. Подгурский увидел, как горбатая тяжелая машина ринулась вниз. По вагонам, крышам и окнам станционных построек, по зенитным установкам хлестнули длинные очереди. Из вагонов посылались насмерть перепуганные гитлеровцы. Солдат, находившихся на перроне, словно ветром сдуло. На железнодорожном полотне один за другим поднялись два высоких столба земли; в воздух взлетели шпалы и скрученные взрывом рельсы. Ближайшие вагоны встали на дыбы и со страшным грохотом полезли друг на друга. Из окон вокзала брызнуло разбитое стекло, а крыша, подхваченная взрывной волной, расползлась, как бумага, и, обнажив один угол, выплевывала балки, как выплевывают выбитые зубы.

"Действительно "черная смерть", - подумал Подгурский.

А "ил" уже уплывал вверх и делал новый заход. Он казался неуязвимым для лихорадочного огня зенитных батарей, охвативших город с запада широким полукругом.

- "Лиса-два", "Лиса-два", "Лиса-два". Я - "Ворон", я - "Ворон", звучало в наушниках.

- Я - "Лиса-два", я - "Лиса-два", - отозвался Штакхауз. - Слушаю.

- Накройте батареи за городом, - потребовал командир штурмовиков.

Штакхауз вызвал Вешхницкого, и они оба устремились вниз.

А тем временем на станцию, на неподвижные составы продолжали сыпаться бомбы. Из двух продырявленных паровозов валил пар. Опустевшие перроны и платформы зияли воронками. Горели разбитые вагоны и какие-то склады. Высокие столбы дыма, изгибаясь вверху, затягивали город рыжеватым покрывалом.

Казалось, задание уже выполнено. Но в ту самую минуту, когда Штакхауз и Вешхницкий один за другим открыли огонь по зенитным батареям, штурмовики еще раз ударили по Врицену. Реактивные снаряды пропахали сгрудившуюся массу вагонов. И вдруг в этой пылающей свалке начали взрываться ящики с боеприпасами: только теперь до них добрался огонь.

Дым клубился над станцией. Все там теперь кипело, клокотало, гудело и сверкало, как молнии среди черных грозовых туч, нависших низко над землей. Теперь штурмовики обрушились на зенитные батареи, которым уже, собственно, нечего было защищать, да и их расчеты после первых же очередей Штакхауза попрятались в укрытия. Последние бомбы взорвались на возвышенностях за Вриценом, а последние реактивные снаряды подожгли еще несколько автомашин, укрытых на окраине города.

Возвращение на аэродром прошло спокойно. И как ни хотелось Подгурскому встретить в воздухе хотя бы один самолет противника, он так и не дождался этого.

Этот первый бой, который Коза М. П. провел, прикрывая штурмовики, наполнил душу поручника горечью и досадой. Хотя бой и окончился победой, но ему не удалось сбить ни одного самолета. В течение всей второй половины дня Подгурский вспоминал каждую деталь этого боя и упрекал себя в том, что недостаточно старательно целился, что давал слишком короткие очереди, что не погнался за "мессершмиттами", упустив прекрасную возможность после первой их атаки, и вообще оказался растяпой.

Он завидовал штурмовикам. Результат их налета не вызывал никаких сомнений. А он даже не знал, удалось ли ему убить хотя бы одного гитлеровца...

В таком мрачном настроении его увидел поручник Лобецкий, возвратившийся с совещания командиров эскадрилий и звеньев.

- Что, Коза, невесел, что голову повесил? - спросил он грубовато-шутливым тоном, беря Подгурского под руку.

Подгурский пробурчал что-то о своих неудачно выпущенных очередях.

- Ну и что же? Невелика беда! - ободряюще произнес Лобецкий. - Ты, наверно, хотел сразу же после первой очереди

иметь на счету "мессершмитта", а может, даже и двух? Послушайка, браток, дело не в том, чтобы сбить фрица. Наша задача совсем не в этом. Самое главное для нас - чтобы с "илами" ничего не случилось. Да ты и сам это прекрасно знаешь. Тебе это сотни раз вдалбливали в голову. Но я понимаю, чего тебе надо, - ты ищешь удовлетворения. За пережитое, за страх, за напряжение, за то, наконец, что не можешь воспользоваться случаем как раз тогда, когда у тебя есть все шансы для этого. Но ты же понимаешь, что у штурмовиков должна быть возможность спокойно дойти до цели. А это значит, что они ни на минуту не должны сомневаться в том, что ты их вовремя прикроешь, что будешь всегда рядом, что тебя не соблазнит никакой бой, что ты не воспользуешься ни единой возможностью... ну, в общем, так же, как это было сегодня: ты будешь беситься, злиться, но устоишь перед соблазном. Ты должен беспокоиться за них, выкручивать себе шею, чтобы видеть все вокруг, даже погибнуть за них, если потребуется. Ведь их задание важнее. И видишь, до сих пор еще не было случая, чтобы хоть один "ил" под нашим прикрытием был сбит фашистским истребителем. Вот почему летчики штурмового полка доверяют нам больше, чем броне своих "илов". А доверие таких людей чего-нибудь да стоит, а?.. Я искал тебя, чтобы сообщить, что командир третьего полка объявил нашему звену благодарность за сегодняшнее прикрытие. И я тебя, брат, благодарю, понял?

Подгурский покраснел.

- Я, собственно, не для того... - начал он.

- Я тоже не для того, чтобы ты того, - рассмеялся Лобецкий. - Не унывай, Коза! До Берлина недалеко!

"Фокке-вульф", рубашка и три пары носков

День двадцать пятого апреля был для нас очень тяжелым, - начал рассказывать поручник Шварц. - Мы меняли аэродром, так как летать из Барнувко на Берлин было уже довольно далеко. Вернее, мы летали еще дальше Берлина, и, чтобы попасть в районы воздушной разведки, расположенные на запад от фашистской столицы, нам приходилось огибать ее с севера. Итак, мы меняли аэродром, а это всегда неприятно. Я боялся, что в суматохе перебазирования мои туалетные принадлежности, белье и все прочее "прилипнут", как это обычно бывало, к кому-нибудь из моих товарищей так крепко, что те потом ни за что не захотят с ними расстаться. А ведь каждому понятно, как на войне человеку необходимы эти мелочи. Да и вообще, как бы хорошо ни было организовано перебазирование, оно всегда остается перебазированием. Человеку с цыганской натурой, может быть, это и все равно, но я, знаете ли, по характеру домосед. К тому же в этот день командование не отменило боевые вылеты.

Меня немного позабавило такое заявление человека, которого судьба бросала из Польши к восточному рубежу Азии, а оттуда под Киев и наконец под Берлин. Очевидно, в эту минуту он подумал о том же и улыбнулся.

- Правда, нельзя сказать, чтобы 8 последние годы я вел оседлый образ жизни, - заметил он. - И все же по характеру я домосед.

Так вот, я возвращаюсь к тому апрельскому дню, - продолжал поручник Шварц. - Должен сказать, что погода в тот день была отвратительная: низкие свинцовые тучи, ветер, холод, дождь, а временами даже град. И только после обеда, когда мы перелетели уже на новый аэродром, небо немного прояснилось. Мы слетали со штурмовиками на задание - какое, уже не помню, - а когда вернулись, узнали, что нас ждет еще разведывательный полет в район Нейруппина. Там наши передовые танковые подразделения вместе с пехотой вели в это время тяжелый бой за овладение городам и автострадой на Ратенов.

Не могу сказать, что меня охватило тогда дурное предчувствие. Просто я очень устал, и мне не хотелось никуда лететь. Конечно, мне и в голову не пришло отвертеться от этого задания, да, впрочем, я ни за что и не признался бы, что устал после полета. Однако я не возражал бы, если бы что-нибудь помешало нашему вылету. Я не скрываю этого от вас потому, что вы и сами отлично понимаете, какое порой у человека бывает мерзкое настроение и как иногда хочется отдохнуть. Если бы кто-нибудь сказал мне, что всегда рвался на задание и никогда не мечтал, чтобы полет сорвался, я подумал бы о таком человеке, что он либо очень мало летал, либо кривит душой. Короче говоря, я не жаждал тогда лететь на это задание. А мой ведущий, подпоручник Хаустович, напротив, прямо-таки подпрыгнул от радости, узнав, что мы летим. Погода была на его стороне: тучи поднялись до шестисот метров, и кое-где даже появились голубые просветы.

В этот день полк уже совершил тридцать восемь вылетов; наш вылет был тридцать девятым. Мы поднялись в семнадцать сорок и летели за облаками.

Я люблю, отправляясь на задание, лететь над облаками. Во-первых, на меня благоприятно действует контраст между огромным светлым куполом лазурного неба и серой пеленой туч, придавленных низко к земле; во-вторых, если навяжут неравный бой, можно легко уйти в облака.

Все, что я вам сейчас рассказываю, совсем не похоже на героизм, но, думаю, что для вас важнее моя откровенность, чем захватывающий рассказ о героических подвигах, не правда ли?

Я улыбнулся и молча кивнул.

- Кому-нибудь другому я. вообще бы этого не говорил, - сказал он задумчиво. - Я не сомневаюсь, что вы сами знаете, как трудно рассказывать такие вещи о себе. Самое верное представление о боевых действиях дает боевое донесение, которое пишется после выполнения задания и состоит из одних только голых фактов. А вы хотите, чтобы я рассказывал вам о том, чего нет в донесениях... Не знаю, пригодится ли вам, вообще, то, о чем я сейчас говорю?

Я заверил его, что, безусловно, пригодится, и поручник Шварц продолжил рассказ.

Он летел над слоем облаков, испытывая т" состояние, которое сам называл "прояснением мыслей". Бесследно исчезло физическое, даже, скорее, нервное переутомление. Летчики спокойно шли над облаками, по неровной и клубящейся поверхности которых бежали тени двух самолетов. Эти тени то проваливались в ущелья между отвесными краями облаков, то вновь взбирались на их сверкающие от солнца белые холмы.

Так они летели некоторое время. Наши радиостанции несколько раз уточняли их местонахождение. Но вот Шварц услышал в наушниках голос Хаустовича. Он предупреждал, что они сейчас начнут пробивать облачность.

В такие минуты каждого летчика охватывает легкое волнение, нервы напрягаются, сердце начинает биться сильнее и все внимание сосредоточивается на одном - как бы при выходе из облаков не потерять из виду своего ведущего.

Они почти одновременно вошли в густую белизну облаков. Силуэт самолета Хаустовича начал расплываться в теплом матовом свете, будто задернутый тонкой кисейной занавеской.

Стрелка высотомера медленно поползла вниз. На какое-то время самолет Шварца потонул в сумерках. Но вот снова стало светло. Последние обрывки облаков промелькнули мимо кабины, исчезли где-то наверху, и Шварц увидел землю. Тут же показался неясный силуэт "яка" Хаустовича. Его машина с каждым мгновением все яснее и яснее вырисовывалась сквозь дымчатый полог и наконец стала четко видна на фоне широко разлившегося озера, вокруг которого петляла железная дорога и извивающееся шоссе. Озеро загромождала черная, выщербленная в одном месте ферма поврежденного моста; на берегу приютилось несколько домов из красного кирпича. Эти дома, железнодорожную станцию и ближайший лес заволокло дымом пожаров. Горели какие-то склады и заводы, а также несколько судов и барж у западного берега озера.

Вдоль шоссе, идущего из Альт-Руппина, и с севера, со

стороны аэродрома, наступала наша пехота. Вырвавшиеся вперед танки подошли уже совсем близко к городу. Тем временем от железнодорожной станции и кирхи гитлеровцы предприняли контратаку. С ближайшего кладбища их артиллерийские батареи поставили заградительный огонь, перекрыв дороги, ведущие с севера на Нейруппин. Фашисты не щадили даже городские окраины, они уже превратили их в руины.

Шварц одним взглядом охватил всю эту картину и еще до того, как услышал в наушниках голос Хаустовича, сориентировался в обстановке.

- Атакуем батареи на кладбище за кирхой, - сказал Хаустович и вошел в разворот. Шварц летел следом. Он взял на прицел кладбище, спрятавшееся среди старых развесистых деревьев, между которыми непрерывно поблескивали частые вспышки орудийных залпов. Гитлеровцы хорошо замаскировали свои батареи. Лишь внезапный трепет ветвей да вспышки и быстро рассеивающиеся облачка после очередного залпа выдавали их огневые позиции.

Шварц прицелился еще издали и, только пройдя половину расстояния между станцией и кирхой, нажал на гашетку. Огненные трассы устремились в самую гущу деревьев. Поручник бил короткими очередями, прочесывая кладбище от края до края, и старался точно попасть в сверкавшие среди зелени огненные вспышки. Огонь батарей заметно ослабел и стал беспорядочным.

Пронесясь почти над самыми деревьями, Шварц взмыл вверх. За озером он догнал Хаустовича, уходившего на юг, в сторону реки Альтер-Рин.

Шварц был немного обескуражен тем, что они не повторили заход, и уже было собрался сказать об этом Хаустовичу, но услышал, что тот вызывает нашу наземную радиостанцию.

- Летим на "семьсот семьдесят семь", - передал вскоре Хаустович, получив ответ с земли. - Повторяю: летим на "семьсот семьдесят семь". Оттуда возвратимся на аэродром.

- "Семьсот семьдесят семь" было условным наименованием Берлина, объяснил Шварц, заметив мой недоуменный взгляд. - Станция, с которой говорил Хаустович, называлась "Янтарь" и находилась всего лишь в пятнадцати километрах от предместий Берлина. Значит, через десять минут мы должны были быть на месте. Эта мысль прямо-таки подстегнула меня. Ведь я еще ни разу не видел Берлина. Берлин!.. - задумчиво произнес он и вдруг умолк. Его глубокие темные глаза, казалось, видели в эту минуту столицу Германии тех дней, Берлин, извергающий огонь тысяч орудий и тысяч пожаров, Берлин, который рушился от разрывав бомб и снарядов, чадил и задыхался в тучах известковой пыли от

рассыпавшейся штукатурки, который дрожал, объятый ужасом, от подвалов до крыш.

- Знаете ли, - сказал Шварц, хмуря брови, - вы ведь не видели, во что гитлеровцы превратили Варшаву, а мы на это зрелище насмотрелась во время восстания и позже. Может быть, поэтому каждый из нас так стремился оказаться над Берлином, взглянуть на его улицы и плюнуть в логово фашистского зверя изо всех своих пушек, чтобы наконец избавиться от накопившейся за эти годы горечи, вызванной морем унижений, обид и отчаяния.

Шварц произнес эту тираду, сжав кулаки и гневно сверкая глазами. Впрочем, он быстро овладел собой и даже, казалось, был смущен тем, что так легко поддался охватившему его чувству. Успокоившись, он продолжал прежним размеренным тоном рассказывать, как они с Хаустовичем миновали болотистую пойму реки и повернули к востоку, прямо к северо-западным окраинам Берлина.

Уже издали можно было увидеть, что там все кипит и бурлит, как в котле. Огромный столб дыма над городом, казалось, подпирал облака, которые дальше, на западе, резко обрывались над самым горизонтом. Из туч скатывалось вниз багровое, как бы присыпанное пеплом солнце. Облака по краям розовели, а к центру отливали лиловым. Подпиравший их столб дыма становился бурым, потом ржавым и наконец начал напоминать медную пыль. Этот столб под порывами ветра все время менял свои очертания и переливался в лучах заходящего солнца то золотом, то кровавым багрянцем.

Но вот из-за дымовой завесы показались штурмовики, прикрываемые звеном истребителей. Вероятно, они возвращались с задания, так как летели на северо-восток. Вскоре Шварц потерял их из виду.

Он посмотрел вниз, на землю, отливавшую, как и небо, пурпуром. Большой Канал вился через леса и поля, сверкая, как раскаленная проволока, и доходил до самых садов и парков Хеннигсдорфа. По обе стороны канала двигались колонны пехоты, автомашин и танков. Здесь была переправа, переправа у самых предместий Берлина, который там, внизу, лежал весь окутанный огнем и дымом, как некогда Варшава...

- Но только у Берлина была мощная противовоздушная оборона и тысячи самолетов, в то время как Варшава не могла об этом и мечтать, - с горечью произнес поручник Шварц и, помолчав минуту, добавил: - Видите ли, наш полк прилетел под Варшаву в конце августа, и только в первых числах сентября, то есть через месяц после начала восстания, наши истребители смогли наконец прогнать оттуда гитлеровские бомбардировщики.

Ну да я сейчас не о том говорю... Словом, у фашистов было чем оборонять Берлин: я видел это собственными глазами.

Прежде всего я заметил четверку "фокке-вульфов", которая вынырнула из облаков, слева от нас, как раз там, где только что скрылись советские штурмовики и "яки", возвращавшиеся с задания. Сразу же за этой четверкой, оправа от нас, появилась вторая, а затем и третья четверка самолетов. Она проплыла прямо над нами, даже не замечая нас. Как я уже упоминал, высота облачности возросла и над Берлином достигала примерно тысячи метров; таким образом, разница в высоте между нами и "фокке-вульфами" была около четырехсот-пятисот метров. К тому же, дым все больше сгущался, и видимость значительно ухудшилась. Вероятно, поэтому фашисты не заметили нас. Мне непонятно только одно - почему они не атаковали переправу?! Возможно, они уже успели израсходовать боеприпасы, а может, у них было другое задание, леший их знает...

Но в тот момент, когда эта третья четверка проскочила над нашими головами, впереди из дыма появилась еще одна пара "фокке-вульфов". Самолеты летели чуть ниже нас, и поэтому я не сразу их заметил. Кажется, они пытались разведать или даже атаковать нашу переправу: они начали делать заход на нее. В тот момент, когда они стали снижаться, мы бросились наперерез.

Хаустович бросил мне по радио: "Атакую ведущего!" - и тут же, как коршун, ринулся сверху на фашистский самолет. После первой же очереди Хаустовича "фокке-вульф" свечой взмыл вверх и, очевидно, на миг заколебался, куда удирать - налево или направо? Это его и погубило: Хаустович бешено рванулся за ним и расстрелял его в упор. Я оказался довольно далеко от своего ведущего и, возможно, благодаря этому вовремя заметил, что напарник сбитого гитлеровца боевым разворотом заходит в хвост Хаустовичу. Этот второй "фокке-вульф" был прямо передо мной, и мне даже не надо было прицеливаться, так как он сам попал мне на прицел. Я тут же нажал на гашетку и дал по нему длинную очередь. Мне казалось, что мои очереди очень точны и что, нагоняя его, я вот-вот врежусь ему в хвост, но он как ни в нем не бывало продолжал лететь и уже догонял Хаустовича. И в это мгновение - о ужас! - оба мои пулемета заело. Желая предупредить Хаустовича о близкой опасности, я крикнул ему: "Николай!" Но тут мой противник, выйдя из разворота, скользнул на крыло и медленно поплыл вниз.

Я не сразу сообразил, что произошло. Меня охватила досада и бешенство: фашист уходил от меня, неуклюже подставляя свой бок, уходил только потому, что я не мог его теперь прикончить из-за этих проклятых пулеметов. "Николай! - крикнул я. - У меня

заело пулеметы! Слева за тобой уходит вниз "фокке-вульф". Ради бога, поспеши, а то уйдет!"

В ответ Хаустович громко рассмеялся. "Он уже готов. У меня тоже заело пулеметы!" Я решил, что он издевается надо мной, и чуть не лопнул от злости. Но вдруг "фокке-вульф" клюнул носом, перевернулся на спину и упал недалеко от железнодорожной насыпи.

Даже не знаю, как вам рассказать о том, что со мной тогда творилось. Я пришел в неописуемый восторг. Мне казалось, будто меня каким-то чудом вытащили из сырого, темного подвала в светлый, солнечный мир; я почувствовал себя как утопающий, которому внезапно кинули спасательный круг. Да что говорить! Все эти сравнения слишком бледны, чтобы описать мое состояние. Но вы, надеюсь, найдете более удачные и яркие краски...

На этом, собственно, можно бы поставить точку, - продолжил поручник после некоторого молчания. - Но не забудьте и о наших "злополучных" пулеметах. Вероятно, вы уже догадались, почему и у меня, и у Хаустовича одновременно "заело" все пулеметы. Только после приземления, сдав свой "як" механикам, я узнал от них, что ленты моих пулеметов были совершенно пусты. А эти два "фокке-вульфа" нам засчитали без всякого спора - ведь на земле, на переправе, было немало свидетелей нашего воздушного боя.

Итак, если не считать моей новой рубашки и трех пар носков, которые снова к кому-то накрепко "прилипли" в суматохе перебазирования на новый аэродром, то этот богатый событиями день можно назвать очень удачным.

Примечания

{1} В условиях когда наступление советских войск на варшавском направлении затухало, реакционные эмигрантские круги Польши спровоцировали 1 августа 1944 года восстание значительной части населения Варшавы. Преступно использовав доверчивость жителей города, польские реакционеры бросили почти безоружных людей под гитлеровские пушки, танки и авиацию. В результате неподготовленное и не согласованное с советским военным командованием восстание было жестоко подавлено, а сам город превращен немецко-фашистскими изуверами в руины. - Прим. ред.

{2} Тюссо, Мари - основательница музея восковых фигур (паноптикума) в Лондоне. - Прим. ред.

{3} После установления 30 июля 1941 года дипломатических отношений с польским эмигрантским правительством в Лондоне Правительство СССР разрешило формирование на территории

Советского Союза польской армии, которая должна была сражаться совместно с Советской Армией против фашистской Германии. Однако польское эмигрантское правительство, вопреки своим обязательствам, в течение весны и лета 1942 года вывело свои войска под командованием генерала Андерса в Иран и одновременно выступило с клеветническими обвинениями в адрес Советского Союза, пытаясь отколоть от СССР его союзников. 25 апреля 1943 года Советское правительство разорвало дипломатические отношения с польским эмигрантским правительством. - Прим. ред.